MOTOR SPORT aktuell
NR. 43 / 6. OKTOBER 2021

MotoGP: Márquez siegt in Austin

Triumph des Texas-Sheriffs

Superbike-WM in Portimão

Erster BMW-Sieg seit acht Jahren

F1-Motoren-Regeln für 2026

Grünes Licht für Audi & Porsche

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20





WRC: Rallye Finnland

Evans gewinnt bei finnischen Flugtagen



F1-Interview: Fernando Alonso

Comeback-Ziele noch längst nicht erreicht



DTM: Hockenheimring

Sieg und Strafen für Kelvin van der Linde

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:


WASNER


BMW


RED BULL

Editorial

Mike Rockenfeller hat nach 15 Jahren die Nabelschnur zu Audi gekappt, nicht ohne mit Kritik zu sparen. Viele Profis klagen über mangelnde Wertschätzung.

Die Zeiten sind schwierig geworden, auch für Rennfahrer. Früher war die Ware Fahrer ein hoch begehrtes und hoch bezahltes Gut. Die Motorsport-Bosse folgten bei der Suche nach dem richtigen Piloten dem Senna-Ideal: Wenn man den Überflieger findet, der alle rasiert, dann gewinnt man Rennen, Rallyes und Titel. Die Qualität des Fahrers war das Kernkriterium bei jedem Hersteller. Talent und Speed lagen auf der Goldwaage, der Rest wurde den Burschen in Werksprogrammen anerzogen – von den Benimmregeln über die PR-Talente bis zum technischen Detailverständnis.

Die gezielte Erosion dieser einst so engen Verbindung begann schon vor vielen Jahren: BMW disponierte Profipiloten so lange im Kreis herum, bis keiner mehr wusste, wo er warum fährt. Gleichzeitig zahlte man F3-Nobodies einen Bruchteil des Gehalts, ließ sie aber dann auf der Strecke besonders gut aussehen. Es ging nicht mehr ums Talent, denn das haben laut der Ingenieure viele. Es ging um das billigste Talent. Das schloss die Wertschätzung für den Fahrer ebenso aus wie die Nestwärme für den Athleten. Audi und jüngst Porsche folgten diesem Beispiel.

An die Öffentlichkeit kommen diese Themen selten. Die Profis reden zwar darüber, auch mit uns Journalisten, aber sie wollen mit ihrem Frust in der Regel nicht zitiert werden, weil sie ihre eigene Karriere nicht aufs Spiel setzen wollen – auch der vorauseilende Gehorsam sitzt tief. Audi-Veteran Mike Rockenfeller hat seine Seelenlage nun beim DTM-Lauf in Hockenheim publik gemacht, als er den Abschied von der Ingolstädter Marke bekannt gab. Dabei formulierte er Kritik ganz offen: „Es haben sich viele Dinge bei Audi geändert, viel Personal hat gewechselt – und ich sehe meine Zukunft nicht wirklich dort, um es mal so zu sagen“, erklärte Rockenfeller. „Ich habe gewisse sportliche Ziele und Ansichten, wie man miteinander umgeht. Und die sehe ich nicht mehr bei Audi.“ Der 37-jährige Neuwieder bedankte sich ausdrücklich bei den früheren Audi-Sportchefs für ihre Unterstützung – während er die aktuelle Führungsriege mit keinem Wort erwähnte. Ein klares Indiz, wo der Hase langläuft.

Nur wenige Piloten haben den Mumm, solche Themen überhaupt anzusprechen, und noch weniger Piloten haben die Eier, die Konsequenzen zu ziehen. Nick Tandy und Earl Bamber haben Porsche aus ähnlichen Gründen verlassen, jedoch verzichteten sie darauf, die Divergenzen öffentlich zu machen.

Ein deutscher Fahrermanager sagt: „Nach der Erosion der Gehälter folgt jetzt eine Erosion der Sitten.“ Zu Deutsch: Erst wurden die Kosten reduziert, jetzt werden die Fahrer zur austauschbaren Ware umetikettiert. „Wenn man siegt, gewinnt die Marke, wenn man verliert, ist der Fahrer schuld“, sagt er. Was die Hersteller übersehen: Die Loyalität der meisten Fans gilt den Fahrern – und nicht den Herstellern.



Marcus Schurig
Redakteur



ADAC

10 ADAC GT Masters am Sachsenring: Gefechte auf und abseits der Rennstrecke

MSa-Paddock



DTM AUS DER FAN-PERSPEKTIVE
Bei der DTM in Hockenheim durfte man auch mit einem „offiziellen“ Pass endlich wieder auf die Tribüne. Redakteur Michael Bräutigam nutzte das gleich aus und versetzte sich bei einigen Rahmenrennen zeitweise in die Fan-Perspektive.



TEXAS VON OBEN
Beim Grand Prix of the Americas stieg MSa-Reporter Imre Paulovits auch auf den 77 Meter hohen Turm hinauf und schaute sich die Strecke und die Landschaft von dort aus an. Einfach gigantisch!



FEUER FREI
Bei der erstmals im Herbst ausgetragenen Rallye Finnland durfte der obligatorische Sauna-Gang nicht fehlen. Da der abendliche Trip auf einem Sauna-Boot auch den Sprung ins acht Grad kalte Wasser beinhaltet, mutierte Rallye-Reporter Reiner Kuhn danach zum Anheizer.



Das Jahr der Stra

Mercedes war einmal der Musterknabe im Wettbewerb der Motoren. Das ist seit diesem Jahr vorbei. Alle Fahrer mit Mercedes-Motor werden wohl eine vierte Antriebseinheit brauchen. Auch Lewis Hamilton. Max Verstappen hat seinen Motorwechsel schon hinter sich.

Von: **Michael Schmidt**

Es sind 15 von 22 Grands Prix ins Land gezogen. Sechs Fahrer kassierten bis jetzt wegen Überschreitens des Antriebskontingents eine Startplatzstrafe. Valtteri Bottas schon zwei Mal. Das ist noch eine normale Quote. Doch sie wird sich erhöhen. Es sind viele Wackelkandidaten dabei. Darunter alle Piloten mit Mercedes-Motoren und Honda-Triebwerken. Das Wettrüsten an der Spitze fordert seinen Tribut. Ferrari und Renault stehen besser da. Sie haben aber auch 20 bis 30 PS Rückstand.

Die meisten straffälligen Motorenwechsel fanden bis jetzt freiwillig statt. Bei Valtteri Bottas, Max Verstappen, Sergio Pérez, Pierre Gasly und Nicholas Latifi nutzten die Teams einen günstigen Moment, eine zusätzliche Antriebseinheit in den Pool zu bringen. Der wies schon Lücken auf. Im Fall von Charles Leclerc war es gewollt. Ferrari hatte noch ein Upgrade in der Hinterhand. Das neue Hybridsystem soll 10 bis 15 PS bringen. Carlos Sainz



Der Motorwechsel sollte idealerweise auf einer Strecke stattfinden, auf der man besonders stark oder besonders schwach ist. Oder wo sich Regen ankündigt.

wird es wahrscheinlich beim GP Türkei bekommen.

Die Strafen können die WM entscheiden. Und den Kampf um Platz 3. Die Kunst ist es, den Motorwechsel so zu legen, dass der Schaden möglichst gering ausfällt. Red Bull hat es mit Max Verstappen perfekt getimt. Der zweite Platz in Sotschi zählte für Verstappen wie ein Sieg. Weil er auf einer Strecke zustande kam, auf der Mercedes das schnellere Auto hatte und mit einem Doppelsieg rechnen durfte. Weil der Holländer trotz Start von hinten nur sieben Punkte auf Lewis Hamilton verlor. Und weil sein Gegner die Strafe noch vor sich hat.

Im Alter schwächer

Rein theoretisch könnte der Weltmeister mit zwei verbleibenden Aggregaten in seinem Pool die restlichen sieben Rennen überleben. Es sind die Antriebseinheiten zwei und drei. Die eine

Motorschaden in Zandvoort: Hamilton bringt seinen Mercedes aus der Schusslinie



fen

MOTORSPORT IMAGES



XPB

Verstappen hat seine Motorstrafe in Sotschi abgedient



MSA

Ferraris Motoren-Upgrade debütierte beim GP Russland



WILHELM

Preisfrage: Wo soll Hamilton seine Motorstrafe nehmen?

kam in Baku in den Pool, die andere in Spa. Motor Nummer 1 hatte sechs volle Wochenenden abgespult und einige Freitage, als er in Zandvoort seinen Geist aufgab. Sinkender Öldruck kündigte das Ende an.

Das Triebwerk hatte bereits 5000 Kilometer auf der Uhr. Ein Schaden nach so langer Laufzeit ist eigentlich kein Beinbruch, doch Mercedes hatte im Verlauf der Saison einige Schwächen an seinen Motoren festgestellt, wenn sie älter werden. Und einen höheren Leistungsverlust als in früheren Jahren. Deshalb ist es für Hamilton auch keine Option, mit zwei Einheiten in die letzten Rennen zu gehen. Die hätten bis dahin rund 4000 Kilometer abgespult. Und das erhöht das Risiko eines Ausfalls. Der könnte bei dem engen Duell in der Schlussphase der WM irreparabel sein.

Valtteri Bottas musste bereits zwei Mal neue Motoren in sein Kontingent aufnehmen. Das relegierte den Finnen in Monza und Sotschi nach hinten. Er kam mit 28 WM-Punkten mit einem blauen Auge davon. Der Motortausch in Sotschi kam aus heiterem Himmel, zeigt aber, wie ernst die Lage ist. Nach den beiden Freitagstrainings entdeckten die Ingenieure am Bottas-Motor verdächtige Daten. Er wurde umgehend zur Inspektion nach Brixworth geschickt.

Um die Qualifikation zu überstehen, wurde eine der älteren Einheiten in das Auto mit der Startnummer 77 geschraubt. Mercedes wollte dem Motor aber keine Renndistanz mehr zumuten, und da Bottas sich nur für den siebten Startplatz qualifiziert hatte, ergriff das Team die Gelegenheit, um die Situation durch den Einbau einer fünften Antriebseinheit zu entspannen. Das sollte jetzt bis zum Saisonende reichen, außer es stellt sich heraus, dass Motor Nummer 4 nicht mehr einsetzbar ist.

Viele Problemzonen

Nicht nur im Werksteam ist die Motorensituation angespannt. Nicholas Latifi musste in Sotschi auf das vierte Triebwerk umsteigen. George Russell wird auch nicht um eine Motorstrafe herumkommen. Er wechselte außerplanmäßig schon bei den Österreich-Rennen auf das dritte Aggregat. Sebastian Vettel beklagte in Zandvoort einen Motorschaden. McLaren musste in Sotschi bei Daniel Ricciardo zwischenzeitlich auf ein älteres Triebwerk zurückrüsten, weil es einen Alarm gab. Das Problem konnte behoben werden.

Trotzdem rechnen McLaren und Aston Martin aufgrund des aktuellen Bestandes im Kontingent mit jeweils einem vierten Motor für Norris, Ricciardo, Vettel und Stroll. Das ist ungewöhnlich für den Marktführer der Hybridära. Kein Hersteller kassierte weniger Strafen pro Fahrer als Mercedes. Kein Antrieb hatte über die Jahre so wenig Schäden. Und jetzt das. Red-Bull-Sportchef Helmut Marko führt die Motorenmisere des Gegners auch auf die eigene Stärke zurück. „Früher hatte Mercedes leichtes Spiel. Sie haben die ersten paar Runden im Rennen Gas gegeben und dann die Motoren im Schongang betrieben. Das geht jetzt nicht mehr. Jetzt müssen sie öfter in einem höheren Modus fahren. Und schon kommen die Probleme."

Im Fahrerlager wird schon eifrig spekuliert, was die Schwachstelle bei den Mercedes-Motoren ist. Red Bull will etwas von der Kurbelwelle und den Ventilsitzen gehört haben. Das wird von Mercedes nicht bestätigt. Teamchef Toto Wolff erklärt: „Es sind Kleinigkeiten, dummerweise immer andere. Es ist kein eindeutiges Muster erkennbar." Ein Ingenieur meint: „Es brennt an allen Ecken und Enden."

Offensichtlich will Mercedes mit dem Motorwechsel für Hamilton so lange warten, bis die gröbsten Baustellen erkannt und aus der Welt geschafft sind. Sonst würde der Titelverteidiger das Problem bei einem zu frühen Einsatz eines vierten Motors mit durch den Rest der Saison schleppen. Jetzt wird der perfekte Zeitpunkt für den Tausch gesucht. Die Ingenieure sehen den Fall nüchtern. „Es wird wahrscheinlich nicht in der Türkei passieren, außer Lewis hat da ein Problem. Wir rechnen da mit einem engen Rennen gegen Red Bull. Danach muss es aber über die Bühne gebracht werden. Du versuchst es so zu legen, dass es auf einer Strecke stattfindet, auf der du entweder besonders stark oder besonders schwach bist. Oder wenn Regen kommt. Mexiko wird wegen der Höhenlage eine Red-Bull-Strecke sein. Interlagos vielleicht auch." Es spricht noch etwas für einen der beiden Grands Prix. Auf beiden Strecken kann man auch überholen. ■

XPB

Fernando Alonso spricht über sein gelungenes Comeback, seine Stärke, nicht nur einen Fahrstil zu haben, Rennintelligenz und die Hoffnung auf 2022.

Von: **Michael Schmidt & Andreas Haupt**

Erfüllt 2021 Ihre Erwartung?
Ich wusste, welche Schwierigkeiten auf mich zukommen könnten. Wir haben das bei Michaels Rückkehr gesehen. Nachdem ich so viele Autos fuhr, wusste ich nicht genau, wie es wieder in einem F1-Auto sein wird. Ich muss immer abliefern. Die Leute erwarten das gewisse Extra. Wenn ich so abschneide wie mein Teamkollege, wird das normal als Enttäuschung aufgefasst. Nichtsdestotrotz bin ich glücklich über das Comeback. Die Herausforderung war groß, sich mental und körperlich auf diese Autos einzustellen. Nach zwei Jahren ist der Nacken die Belastungen nicht mehr gewohnt, und ich bin nicht mehr 20 Jahre alt. Ich musste Extra-Schichten einlegen.

Und die Positionen?
Das Ziel ist, zu gewinnen und konkurrenzfähig zu sein. Ich werde nie glücklich über siebte oder achte Plätze sein. Die Hoffnung liegt auf 2022. Aber darauf hoffen auch McLaren, Ferrari und viele andere. Das ist die Aufgabe, die in diesem Comeback noch nicht erledigt ist.

Gewonnen hat Alpine bereits mit Esteban Ocon in Ungarn. Sie waren der Königsmacher, indem sie Hamilton so lange aufgehalten haben.
Es war gut für die Moral des Teams, einen Sieg zu feiern. Wir haben uns bewiesen, dass wir bereit sind, wenn wir das Paket haben, an der Spitze zu fahren. Boxenstopps und Strategie saßen. Es war ein guter Test unter Druck. Meine Rolle ist es mehr, alle zu motivieren. Und mit meiner Erfahrung auf Bereiche hinzuweisen, wo wir uns verbessern können. Unser Job an der Strecke ist es, ein Team aufzubauen, das in der Lage ist, eine Weltmeisterschaft zu gewinnen. Der andere ist die Performance in der Fabrik, was ein bisschen außerhalb unserer Hände liegt. Was vom Windkanal kommt, von unseren Designern. Wir vertrauen ihnen.



WILHELM

Mit seiner Verteidigungsschlacht in Ungarn gegen Hamilton hielt Alonso dem Teamkollegen den Rücken frei

„Ich würde sagen, ich bin bei 95 Prozent“

Sie haben Schumacher erwähnt. Als er zurückkam, haben viele gesagt, er sei nicht mehr so gut wie früher. Wie sieht das mit Ihnen aus?
Ich würde sagen, ich bin genauso gut oder etwas schlechter als 2018. Ich bin nicht 100 Prozent zufrieden mit meiner Leistung, speziell an Samstagen. Da fällt es mir noch schwer, zu verstehen, wo der Leistungszenit des Reifens ist. Wie man ihn auf der Outlap vorbereitet. Das habe ich noch nicht völlig verstanden. Ich würde sagen, ich bin bei 95 Prozent.

Ihre Kollegen sagen, Sie hätten einen ganz eigenartigen Fahrstil. Alpine-Einsatzleiter Alan Permane sagt, sie haben gar keinen. Deshalb können Sie sich an alles anpassen, sei es Indy, Le Mans oder die Formel 1. Wer hat recht?
Ich denke, Alan. Ich habe keinen spezifischen Fahrstil. Es gibt Dinge, die ich gerne im Auto fühlen will. Wenn alles perfekt ist, lenke ich aggressiv ein. Wenn das Heck solide klebt, mag ich es, zu fahren. Wenn das nicht der Fall ist, ändere ich meinen Stil. Am Sonntag verändert sich das Auto laufend. Du startest mit 100 Kilogramm, hörst mit wenig Benzin auf. Du hast erst frische Reifen, dann nutzen sie ab. Du fährst durch viele verschiedene Phasen, brauchst verschiedene Fahrstile, während des Rennens. Das ist wahrscheinlich meine Stärke.

Was erforderte Anpassung?
Zum Beispiel die Servolenkung. Die Informationen, die mir die Lenkung in die Hände gibt. Jedes Team hat eine eigene Philosophie, was die Geometrie der Aufhängung angeht, den Härtegrad der Servo. Für mich hat sich das bei den ersten Testtagen mit Renault im letzten Jahr ziemlich seltsam angefühlt. Und anfangs im Alpine. Bis Baku war ich damit nicht richtig glücklich. Es waren ein paar Anpassungen nötig.

Sie waren bei der Entwicklung des 2021er-Autos nicht von Anfang an involviert. Sind Sie deshalb nur bei 95 Prozent?

Werden Sie 2022 automatisch besser, weil sie mehr Einfluss auf das Auto nehmen?
Das denke ich. Ein Teil der 95 Prozent ist die Zeit, die ich weg war vom Sport. Mir fehlen zwei Jahre, wo sich die Reifen weiterentwickelt haben. Zweitens ist es Vertrauensmangel gegenüber der Rückmeldung der Lenkung. Nach Baku fühlt es sich zwar besser an, aber es ist nichts, wo ich von Anfang an Teil des Entwicklungsprojekts war. Ich habe mich einfach ein bisschen angepasst. Ich hoffe, es wird damit nächstes Jahr besser. Die Autos werden auch ganz anders zu fahren sein. Vielleicht muss das ganze Fahrerfeld seinen Fahrstil neu ausrichten. Hoffentlich kann ich daraus einen Vorteil ziehen.

> „Ich sehe das Alter nicht als Limitierung. In diesem Sport zählt, was die Stoppuhr misst. Ich fühle, ich bin so schnell wie jeder andere.“
>
> Fernando Alonso

Hat der Blick von außen auf die Formel 1 geholfen?
Ja, das hat geholfen. Ich habe die Formel 1 in der Pause mit anderen Augen gesehen. Ich bin mit einem besseren Verständnis für den Sport zurückgekehrt. Das Marketing, die PR-Arbeit, die Fans: Selbst die Aktivitäten abseits der Strecke sind wichtig. Damals hat es sich angefühlt, als würde ich nur Zeit verlieren. Es öffnet den Blickwinkel, verschiedene Autos in verschiedenen Serien mit verschiedenen Fahrstilen zu fahren, in verschiedenen Teams mit verschiedenen Ansätzen zu arbeiten.

Es gibt keinen, der ein Rennen so lesen kann wie Sie. Wann haben Sie das gelernt?
Ich könnte sagen, Erfahrung spielt eine große Rolle. Aber dann würde ich lügen. 2003 oder 2004 habe ich mich schon genauso verhalten, die Rennen genauso gelesen. Der Kartsport war sicher eine große Hilfe. Es ist einfach ein Instinkt, den du dort entwickelst. Im Kartsport musste ich damit leben, nie Topmaterial zu haben. Meine Familie hatte nur bescheidene Mittel. Wir brauchten Perfektion, um konkurrenzfähig zu sein. Das hat zu einem frühen Zeitpunkt ein paar Sinne mehr geschärft.

In Silverstone haben Sie bewusst einen DRS-Zug aufgebaut, um sich gegen Pérez zu schützen. Woher wissen Sie denn, was weit hinter Ihnen passiert?
Ich sehe es auf den großen Leinwänden rund um die Strecke. Das Team gibt mir zusätzlich Informationen. „Pérez kommt, er ist zwei Sekunden schneller als du.“ Ich hatte das Gefühl, der Aston Martin hinter mir hat nicht die Pace, mich zu überholen. Er war der beste Schutz. Das funktioniert nicht immer. Manchmal machst du so was, und dich überholen zwei Autos statt nur einem, weil du zu clever sein wolltest.

In Zandvoort haben Sie anfangs bewusst langsam gemacht, um Reifen zu schonen. Woher kommt die Disziplin, langsamer zu fahren, als man könnte?
Weil du oft gescheiterst bist. Du warst mal der Typ, der die Reifen zu hart rangenommen hat, und dann zweimal stoppen musste statt nur einmal. Das sind harte Lektionen. Das speicherst du auf der Festplatte, und rufst es wieder ab.

In Italien haben Sie gesagt, Ihr Auto sei das siebtschnellste, aber Ihr Team das beste. Ist Alpine operativ schon spitze?
Ich denke ja. Alpha Tauri ist mit Gasly klar schneller als wir. Sogar schneller als Ferrari, würde ich sagen. Aston Martin ist je nach Strecke ein bisschen schneller. Wir haben also das sechst- oder siebtschnellste Auto. Und trotzdem holen wir jeden Sonntag Punkte. Das kann nur bedeuten, dass das Team bestmöglich im Rennen vollstreckt. Die Vorbereitung gut ist. Keine Fehler – von den Fahrern, von den Strategen, bei den Boxenstopps, bei der Reifenauswahl. Die letzten vier oder fünf Jahre, wo man nicht so wettbewerbsfähig war, waren eine Schule. Durch Schwierigkeiten wächst du schneller. Daumen drücken, dass 2022 ein konkurrenzfähiges Auto aus der Fabrik rollt. Das ist das Einzige, was fehlt.

Was macht Sie sicher, die Wette auf sich zu gewinnen?
Ich sehe das Alter nicht als Limitierung. In diesem Sport zählt, was die Stoppuhr misst. Ich fühle, ich bin so schnell wie jeder andere. Wenn ich ein konkurrenzfähiges Auto habe, bin ich sicher, dass ich das gewisse Extra bringe, um um die WM zu kämpfen. Die Stoppuhr oder meine Motivation wird mir sagen, wann ich aufhören muss. Meine Motivation hat mir das vor zwei Jahren gesagt. Damals war ich nicht der Älteste. Ich wollte nicht weitermachen, weil ich zu vieles im Kopf hatte. Le Mans etwa. Jetzt ist es anders. Die Motivation ist da. Nur die Formel 1 ist in meinem Kopf.

Wären Sie ohne die neuen Regeln zurückgekommen?
Nein. ■



Fernando Alonso

Geburtstag: 29.07.1981
Geburtsort: Oviedo
Herkunftsland: Spanien

KARRIERE
2001: Minardi
2002–2006: Renault (Weltmeister 2005 & 2006)
2007: McLaren
2008–2009: Renault
2010–2014: Ferrari
2015–2018: McLaren
2018–2019: Toyota WEC (2 x Sieger 24h von Le Mans)
2020: Rallye Dakar (P13)
2021: Alpine

Formel 1

Katar langfristig dabei

Wie erwartet rückt Katar Ende November auf den freien Platz im Rennkalender. Die F1-Bosse schlossen mit dem Emirat gleich auch noch einen Zehn-Jahres-Vertrag ab.

Von: **Andreas Haupt**

Die letzte Lücke im diesjährigen F1-Rennkalender ist geschlossen. Katar springt als Ersatz für den abgesagten Australien-Grand-Prix ein und richtet vom 19. bis 21. November erstmals ein Rennwochenende aus. Als Strecke dient der 5,380 Kilometer lange Losail International Circuit, der außerhalb der Hauptstadt Doha liegt. Hier ist auch schon die Motorrad-WM regelmäßig zu Gast.

Das war aber nicht alles, was die F1-Bosse verkündet haben. Mit dem Emirat am Persischen Golf wurde direkt eine langjährige Partnerschaft geschlossen. Demnach kehrt die Königsklasse ab 2023 dorthin zurück und soll dann für zehn Jahre in Katar fahren. Für 2022 haben beide Parteien kein Rennen vereinbart. Katar will sich auf die Austragung der Fußball-WM konzentrieren. Auf welcher Rennstrecke die Formel 1 in Zukunft ihre Runden dreht, ist unklar. Offenbar soll nach der Losail-Premiere dieses Jahr ein Wechsel vollzogen werden. Mit Bahrain, Abu Dhabi, Katar und Saudi-Arabien befinden sich nun schon vier Länder aus dem Nahen Osten im Kalender. Eine Region ohne Fans, aber mit Geld. ■



FOM

Noch nicht geklärt ist, ob das Rennen in Katar unter Flutlicht gefahren wird

Formel 1

Grünes Licht für VW

In der Frage zum neuen F1-Motor für 2026 stehen die Parteien kurz vor einer Einigung. Damit wäre der Weg frei für den Einstieg von Porsche und Audi.

Von: **Michael Schmidt**

Lange wurde über die neue Motorenformel diskutiert. Doch nun lassen sich die etablierten Hersteller Ferrari, Mercedes, Renault und Honda-Nachfolger Red Bull offenbar auf einen Kompromiss ein, um ab 2026 neue Interessenten ins Boot zu locken. Sie sind bereit, etwas von ihrem Erfahrungsvorsprung aufzugeben, wenn sich Porsche und Audi (oder andere Interessenten) langfristig verpflichten. Das heißt mindestens fünf Jahre. Wird das Paket wie erwartet in den nächsten Wochen abgesegnet, ist es praktisch gleichbedeutend mit dem Einstieg der beiden deutschen Premium-Marken.

Und so sieht die neue F1-Technik aus: Was die Architektur angeht, setzt man weiter auf einen V6-Turbo, der aber im Bereich des Blocks und der Peripherie viele Gleichteile aufweist und in seinen Freiheiten stark eingeschränkt ist. Der Stückpreis einer Antriebseinheit soll damit deutlich unter einer Million Dollar liegen. Derzeit kostet ein Antriebspaket zwei Millionen. Die komplizierte MGU-H fällt weg. Dafür wird die Elektro-Power der MGU-K von 120 auf 350 Kilowatt deutlich erhöht, um die durch Verwendung von CO_2-neutralem Sprit reduzierte Leistung des Verbrenners auszugleichen. Die Energie soll übrigens doch nicht an der Vorderachse sondern nur im Heck rekuperiert werden, was den Ingenieuren einige Kopfschmerzen bereitet. Diskutiert wird aktuell noch darüber, inwieweit die Neueinsteiger Zugeständnisse beim erlaubten Entwicklungsbudget und bei den Prüfstandslimits bekommen. ■



SEAN BULL DESIGN

Porsche und Audi stehen vor einem Einstieg als F1-Motorenlieferanten 2026

NACHRICHTEN

NORRIS SUCHT FEHLER
Zusammen mit seinen McLaren-Ingenieuren hat sich Lando Norris drei Tage lang in der Fabrik auf Fehlersuche begeben. Geklärt werden sollte, warum am Ende des Rennens im Regen die falsche Reifen-Entscheidung getroffen wurde, die Norris den Sotschi-Sieg kostete, und wie man künftig die Kommunikation verbessern kann.

MIAMI-BAUARBEITEN
Rund um das Football-Stadion in Miami laufen die Bauarbeiten für die neue F1-Strecke, auf der am 8. Mai 2022 das erste Rennen ausgetragen werden soll. Laut Projektmanager Tom Garfinkel sollen die Asphaltarbeiten 75 Tage vor dem Grand Prix abgeschlossen sein. Die Veranstalter rechnen mit 80 000 Fans.

VACCARELLA GESTORBEN
Nino Vaccarella ist am 23. September in seiner Geburtsstadt Palermo im Alter von 88 Jahren gestorben. Der Schullehrer war das Gesicht der Targa Florio, die er 1965, 1971 und 1975 gewann. Vaccarella war ein Sportwagen-Spezialist. Dafür stehen auch seine Siege bei den 24h von Le Mans 1964, den 12h von Sebring 1970 und den 1000 Kilometern auf dem Nürburgring 1964, alle auf Ferrari. Der Sizilianer nahm zwischen 1961 und 1965 auch an vier Grands Prix teil.

INDY-LIGHTS-MEISTER
Andretti-Autosport-Junior Kyle Kirkwood hat sich in Mid-Ohio den Indy-Lights-Titel gesichert. Der 22-Jährige aus Jupiter, Florida, lieferte sich über die Saison hinweg ein enges Duell mit David Malukas (HMD Motorsports). Als Nachwuchs-Champion bekommt Kirkwood ein Stipendium in Höhe von über 1,3 Millionen Dollar, welches ihm nächste Saison mindestens drei Starts in der IndyCar-Serie ermöglichen soll – darunter auch das Indy 500.

Foto: J. Kernasenko

READY TO RACE

DOPPELSIEG BEI DEN 24H BARCELONA!

KTM gratuliert dem Team Felbermayr-Reiter zum Sieg in der GTX-Klasse sowie um siebenten Gesamtrang bei den Hankook 24h Barcelona 2021. Gratulation zum zweiten Klassenrang und zum zehnten Gesamtrang an das Team True Racing.



KTM

Drama, Baby!



Massenkarambolage in Kurve 1: Albert Costa löste viel Chaos aus

So überschaubar das Samstagsrennen mit einem Start-Ziel-Sieg von Michael Ammermüller und Mathieu Jaminet im SSR-Porsche war, so turbulent verlief das Sonntagsrennen mit viel Drama für die Titelkandidaten in der ersten Kurve. Während Jules Gounon und Igor Walilko für Zakspeed feierten, lieferten sich Maxi Buhk und Raffaele Marciello heiße Wortgefechte mit Lambo-Pilot Albert Costa.

Von: **Bianca Leppert**

Der Samstag am Sachsenring mag aus Zuschauerperspektive noch etwas fad gewesen sein. Aber dafür bot das ADAC GT Masters am Sonntag nach dem Startcrash, bei dem GRT-Grasser-Pilot Albert Costa Titelkandidat Maxi Buhk abräumte, jede Menge Drama. Die Live-Interviews bei RTL Nitro mag die PR-Verantwortlichen zwar ins Schwitzen gebracht haben, doch endlich haben wir mal wieder echte Emotionen, authentische Reaktionen und keinen auswendig gelernten Marketing-Politsprech gehört. Alles in allem ein erfrischendes Wochenende.

SSR rehabilitiert sich

Doch der Reihe nach. Die erste Geschichte, die das fünfte Rennwochenende der Saison schrieb: SSR Performance ist zurück. Nach einem Desaster am Lausitzring sicherte sich die Porsche-Mannschaft zunächst die Pole-Position und dann den Start-Ziel-Sieg am Samstag. Kein Wunder, ist der Startplatz auf der Berg-und-Tal-Bahn am Sachsenring doch die halbe Miete, weil kaum überholt werden kann. Das hatten sich natürlich alle Meisterkandidaten hinter die Ohren geschrieben. So fanden sich die Top 5 der Gesamtwertung in den Top 6 im Zeittraining wieder.

Der Titelkandidaten-Fight spitzte sich nach dem Start weiter zu. Zunächst wurde nach dem ersten Startversuch eine zusätzliche Formation Lap eingelegt, danach folgte eine Safety-Car-Phase, weil der Joos-Porsche im Kies stand.

> „Im Kampf um die Meisterschaft war es ein wichtiger Tag. Wir haben auf neue Reifen gesetzt, weil wir alles geben wollten, was geht.“
>
> Michael Ammermüller, SSR

Erst in Runde 5 ging das Rennen richtig los. Und beim Restart kämpften mit Mathieu Jaminet, Luca Stolz, Mirko Bortolotti, Ricardo Feller und Raffaele Marciello die Top 5 der Meisterschaft auf den ersten fünf Plätzen. Der auf Platz 2 gestartete Zakspeed-Mercedes von Igor Walilko hatte bereits an Boden verloren.

In Runde 19 dann das Aus von Bortolotti im Grasser-Lambo als Feuerspucker. Bereits am Trainingsfreitag kam man kaum zum Fahren, weil es technische Probleme gab. Was wie ein Motorschaden aussah, war die Krönung eines bis dahin katastrophalen Wochenendes, das aber noch nicht zu Ende war. Indes fing Teamkollege Albert Costa in der Box unterm Helm an zu weinen. Der Spanier hatte am ganzen Wochenende noch keinen Meter in seinem Arbeitsgerät absolviert. „Es ist wie ein Albtraum“, sagte Costa. „Wir sind hier, um um die Meisterschaft zu kämpfen. Das wird jetzt schwierig.“ Was er nicht wusste: Es sollte noch dicker kommen.

SSR-Performance jubelte nach 41 Runden mit den beiden Kutschern über einen kontrollierten dritten Saisonsieg und den ersten Porsche-Sieg auf dem Sachsenring in 15 Jahren! „Im Kampf um die Meisterschaft war das ein wichtiger Tag für uns“, sagte Ammermüller. „Wir hatten auf neue Reifen gesetzt, weil wir alles geben wollten, was geht.“

Bei Toksport WRT freute man sich über das Abonnement auf Platz 2. Zum dritten Mal in Folge kreuzten Engel/Stolz auf dieser Position die Ziellinie, insgesamt zum vierten Mal in dieser Saison. Ein Sieg steht noch aus. „Damit sind wir happy“, sagte Engel. „Mehr war heute gegen Porsche nicht drin.“

Ähnlich erging es Christopher Mies, der gemeinsam mit Ricardo Feller (Land Motorsport) mit Platz 3 die Tabellenführung verteidig-

te. „Wir sind zufrieden, aber meines Erachtens nur dritte Kraft. Wir haben Schadensbegrenzung betrieben. Porsche und Mercedes sind hier stärker.“

Dieser Eindruck bestätigte sich am Tag darauf. Im Zeittraining holte Gounon zum zweiten Mal in Folge im Sonntagsquali die Pole-Position. Engel war wie Ammermüller bereits als einer der Ersten auf der Strecke, was sich im Nachhinein eher als nicht optimal erwies. Immerhin blieb für den Mercedes-Pilot Platz 5, der Porsche musste von Rang 10 starten. Da erwischte es aus dem Kreise der Titelanwärter Maxi Buhk (Landgraf HTP/WWR) mit Startplatz 3 hinter Gounon und Perera (GRT Grasser) besser. Zumindest in der Theorie.

Costa verursacht XL-Crash

Denn in der ersten Kurve wurde er unsanft von Costa getroffen und einmal rumgedreht. Daraufhin krachte der Joos-Porsche in den gelben Mamba-Mercedes, und Ammermüller fand sich ebenfalls in falscher Fahrtrichtung wieder. Was folgte, war eine Safety-Car-Phase und ein verwunderliches TV-Interview von Teamchef Gottfried Grasser. Danach gefragt, ob er sich Sorgen um eine Strafe für Costa mache, antwortete er: „Aus unserer Sicht droht gar kein Ärger. Wir haben keinen Kontakt mit einem Auto gehabt, es war ein anderes Auto vom gleichen Fabrikat.” Nur wenige Minuten nach dem Interview folgte die Durchfahrtsstrafe für Costa auf dem Fuß.

Und nicht nur das. Buhks Teamkollege Raffaele Marciello, der für seine direkte Art bekannt ist, wetzte die Waffen. „Wenn ein Fahrer nicht weiß, wie man fährt, gehört er nicht hierhin. Für mich ist Costa kein Profi, sondern ein Rookie-Fahrer“, sagte der Italiener. Auch Buhk war außer sich, als er wieder zurück im Fahrerlager war. Zumal er bereits in Oschersleben von Costa aus dem Rennen befördert worden war. „Du kannst niemandem den Profi-Status absprechen, der noch nie einer war“, nahm er Bezug auf den Kommentar seines Teamkollegen. Costa hatte erneut Tränen in den Augen: „Es war keine Absicht, und es tut mir für alle leid.“ Die ausgestreckte Hand des Lambo-Piloten als Entschuldigung wollte Buhk aber nicht annehmen (warum lesen Sie im Interview auf der nächsten Seite).

> „Wenn ein Fahrer nicht weiß, wie man fährt, gehört er nicht hierhin. Für mich ist Costa kein Profi, sondern ein Rookie-Fahrer.“
>
> Raffaele Marciello, Landgraf

Aus Lamborghini-Sicht sollte das Debakel weitergehen. Mapelli/Paul von T3 Motorsport erhielten bis dahin auf Platz 3 liegend ebenfalls eine Durchfahrtsstrafe wegen eines zu kurzen Boxenstopps. Davon profitierte der Toksport WRT-Mercedes mit Stolz am Steuer und lag plötzlich auf Podiumskurs.

Zakspeed siegt überlegen

Nach mehrmaligem Anklopfen machte Stolz in der vorletzten Kurve Ernst und drückte sich am Grasser-Lambo von Rolf Ineichen vorbei. Dabei sah auch Christian Engelhart im Bernhard-Porsche seine Chance und schnappte Ineichen auf den letzten Metern den Podiumsplatz weg. Für das Team von Timo Bernhard ein Befreiungsschlag, für Grasser der Abschluss einer Katastrophe. Während Stolz sein Manöver als fair empfand, wetterte Ineichen: „Vielleicht sollte ich auch mal mehr die Brechstange auspacken.“

Walilko sah diese Aktion gar nicht mehr im Rückspiegel, denn er brachte den Zakspeed-Mercedes mit 15 Sekunden(!) Vorsprung ins Ziel. „Das war ein emotionaler Sieg“, sagte Teamkollege Gounon. „Ich habe hier am Sachsenring meinen ersten Erfolg im ADAC GT Masters geholt. Und mit den 25 Punkten im Gepäck sind wir nun zurück im Titelkampf – wenn auch als Outsider.“ Es führen weiterhin Mies/Feller im Land-Audi, die mit dem fünften Rang noch mal einige Punkte gesammelt haben, aber nur noch mit einem Mini-Vorsprung von zwei Punkten vor Stolz/Engel liegen.

Gefrustet war man bei Schubert Motorsport, weil man nach Platz 7 disqualifiziert wurde. Insgesamt 22 Mal gab es kurzeitige Ladedruck-Spitzen. Fünfmal ist das erlaubt. Das Thema war nur bei Nick Yelloly präsent, der den letzten Gang länger ausdrehte als Teamkollege Jesse Krohn. ■ ▷



ADAC

Abonnement auf zweite Plätze: Toksport WRT hamstert fleißig



ADAC

Der Vorsprung ist geschmolzen: Zwei Punkte liegen Feller/Mies noch vorn

NACHRICHTEN

NEUE FAHRER AM START

Zur fünften Runde am Sachsenring beehrten ein paar neue Namen das ADAC GT Masters. T3 Motorsport und Stammfahrer Maximilian Paul bekamen beim Heimspiel Unterstützung von Lamborghini-Werksfahrer Marco Mapelli. Ob er den Rest der Saison bestreiten wird, steht derzeit nicht fest. Dafür wird Erik Johansson nun bis zum Finale bei MRS GT-Racing an Stelle von Mick Wishofer Platz im Porsche nehmen und sich mit Maximilian Hackländer abwechseln.

ASTON MARTIN ZURÜCK?

Dass Prosport ein Comeback im ADAC GT Masters plant, ist schon länger bekannt. Die Mannschaft war bereits 2019 in der Serie unterwegs. Nun will man offenbar einen Gasteinsatz in Hockenheim bestreiten, wo man bereits getestet hat. Tim Heinemann soll als Fahrer gesetzt sein, daneben wartet man auf die Freigabe von Aston Martin für Nicki Thiim.

KALENDER IST FIX

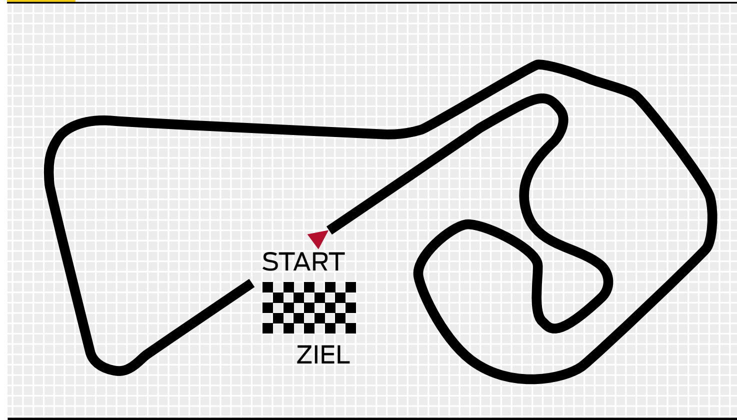
Nach der SRO und der DTM hat nun auch das ADAC GT Masters den Terminkalender für 2022 präsentiert. Es bleibt bei sieben Rennwochenenden mit 14 Läufen in Deutschland, Österreich und den Niederlanden. Neu ist ein Fan-Festival am Lausitzring. Bei der Erstellung des Kalenders hat sich der ADAC mit der SRO abgestimmt und Terminüberschneidungen mit der Intercontinental GT Challenge, der GT World Challenge Europe und GT4 European Series vermieden. Dafür gibt es zwei Überschneidungen mit der DTM. Das betrifft die GT-Masters-Läufe in Spielberg und am Sachsenring.

22.–24.04. Oschersleben
20.–22.05. Red Bull Ring/A
24.–26.06. Zandvoort/NL
05.–07.08. Nürburgring
19.–21.08. Lausitzring
23.–25.09. Sachsenring
21.–23.10. Hockenheimring

RESULTATE ADAC GT MASTERS 2021

SACHSENRING (D) 3,645 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Mathieu Jaminet	1.18.426 min
2.	Igor Walilko	+ 0,054 s
3.	Luca Stolz	+ 0,159 s
4.	Mirko Bortolotti	+ 0,195 s
5.	Ricardo Feller	+ 0,252 s
6.	Raffaele Marciello	+ 0,264 s
7.	Charles Weerts	+ 0,371 s
8.	Klaus Bachler	+ 0,587 s
9.	Christian Engelhart	+ 0,640 s
10.	Maximilian Paul	+ 0,672 s
11.	Maximilian Hackländer	+ 0,700 s
12.	Dylan Pereira	+ 0,799 s
13.	Kim-Luis Schramm	+ 0,889 s
14.	Nick Yelloly	+ 0,905 s
15.	Florian Spengler	+ 0,924 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Jules Gounon	1.18,871 min
2.	Franck Perera	+ 0,059 s
3.	Maxi Buhk	+ 0,071 s
4.	Marco Mapelli	+ 0,240 s
5.	Maro Engel	+ 0,412 s
6.	Christopher Mies	+ 0,421 s
7.	Albert Costa Balboa	+ 0,457 s
8.	Patric Niederhauser	+ 0,539 s
9.	Dries Vanthoor	+ 0,553 s
10.	Michael Ammermüller	+ 0,582 s
11.	Thomas Preining	+ 0,615 s
12.	Jesse Krohn	+ 0,669 s
13.	Markus Winkelhock	+ 0,687 s
14.	Clemens Schmid	+ 0,723 s
15.	Tim Zimmermann	+ 0,810 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Sachsenring (D): 02.10.2021; 9. von 14 Läufen;
41 Runden à 3,645 km = 149,440 km
27 Teams gestartet, 23 gewertet; Wetter: 20 °C, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#92 Mathieu Jaminet, Porsche 911 GT3 R, 1.18,426 min = 167,3 km/h
Schnellste Runde:
#92 Mathieu Jaminet, Porsche 911 GT3 R, 1.20,312 min = 163,3 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Jaminet/Ammermüller	Porsche/SSR	58.44,762 h	25 +3*
2.	Stolz/Engel	Mercedes/Toksport	+ 2,102 s	20 +1*
3.	Feller/Mies	Audi/Land	+ 5,043 s	16
4.	Marciello/Buhk	Mercedes/Landgraf	+ 5,702 s	13
5.	Engelhart/Preining	Porsche/Bernhard	+ 5,985 s	11
6.	Weerts/Vanthoor	Audi/WRT	+ 6,576 s	10
7.	Bachler/de Silvestro	Porsche/Herberth	+ 20,171 s	9
8.	Paul/Mapelli	Lamborghini/T3	+ 21,550 s	8
9.	Walilko/Gounon	Mercedes/Zakspeed	+ 22,239 s	7 +2*
10.	Yelloly/Krohn	BMW/Schubert	+ 26,758 s	6

*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Lausitzring (D): 03.10.2021; 10. von 14 Läufen;
42 Runden à 3,645 km = 153,090 km
25 Teams gestartet, 19 gewertet; Wetter: 20 °C, wolkig/trocken
Pole-Position:
#13 Jules Gounon, Mercedes-AMG GT3, 1.18,871 min = 166,3 km/h
Schnellste Runde:
#13 Jules Gounon, Mercedes-AMG GT3, 1.20,517 min = 162,9 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Walilko/Gounon	Mercedes/Zakspeed	1:01.47,986 h	25 +3*
2.	Stolz/Engel	Mercedes/Toksport	+ 15,842 s	20
3.	Engelhart/Preining	Porsche/Bernhard	+ 16,086 s	16
4.	Ineichen/Perera	Lamborghini/GRT	+ 16,218 s	13 +2*
5.	Feller/Mies	Audi/Land	+ 16,490 s	11
6.	Owega/Niederhauser	Audi/Phoenix	+ 17,045 s	10
7.	Spengler/Winkelhock	Audi/Car Collection	+ 30,619 s	9
8.	Erhart/Drudi	Audi/Rutronik	+ 31,074 s	8
9.	Schmidt/Kirchhöfer	Corvette/Callaway	+ 31,664 s	7
10.	Jaminet/Ammermüller	Porsche/SSR	+ 31,902	6

*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	Mies/Feller	134 Punkte
2.	Engel/Stolz	132
3.	Jaminet/Ammermüller	123
4.	Buhk/Marciello	118
5.	Walilko/Gounon	109
6.	Bortolotti/Costa	103
7.	Yelloly/Krohn	87
8.	Kirchhöfer/Schmidt	77
9.	Vanthoor	72
10.	Perera/Ineichen	72
11.	Schramm/Marschall	71
12.	Weerts	59
13.	Jahn	46
14.	Engelhart/Preining	41
15.	Müller/Renauer	41

STAND TEAMS

1.	Montaplast by Land	137 Punkte
2.	Toksport WRT	130
3.	SSR Performance	123
4.	GRT Grasser	118
5.	Landgraf HTP/WWR	114
6.	Zakspeed	108
7.	Schubert	88
8.	Rutronik by TECE	85
9.	Callaway Competition	76
10.	KÜS Team Bernhard	76
11.	Team WRT	71
12.	Precothe Herberth	63
13.	Joos	50
14.	Phoenix Racing	37
15.	Car Collection	32

STAND JUNIOREN

1.	Kim-Luis Schramm	213 Punkte
	Dennis Marschall	213
2.	Ricardo Feller	196
3.	Igor Jakob Walilko	161
4.	Maximilian Paul	120,5
5.	Hugo Sasse	120
6.	Mike David Ortmann	104

STAND TROPHY

1.	Florian Spengler	250,5 Punkte
2.	Elia Erhart	211,5
3.	Rolf Ineichen	186

DREI FRAGEN AN MAXI BUHK



WIE SEHR FRUSTET DAS AUS DIREKT NACH DEM START?
Natürlich sehr. Ich habe noch im Grid mit Jules Gounon und Maro Engel gesprochen. Und zu Maro aus Spaß gesagt: Pass auf, dass Albert Costa dich nicht in Kurve 1 durch Jules schiebt. Dass er dann mich trifft, konnte ja keiner ahnen. Er hat mich ja in Oschersleben schon einmal abgeräumt. Da habe ich noch gesagt: War schlecht, aber können wir nicht mehr ändern. Beim zweiten Mal jetzt weit in der Saison ist es nur noch frustrierend.

SIE HABEN DIE ENTSCHULDIGUNG VON COSTA NICHT ANGENOMMEN. WARUM?
Ich habe sie nicht als ehrlich gemeint empfunden. Er hat die Hand ausgestreckt und gesagt: Entschuldigung, aber es wäre ja gar nicht seine Schuld gewesen. Maro hätte ihn so sehr nach innen gedrückt, dabei haben sie sich berührt, und er hätte keine Chance mehr gehabt, das Auto zu halten.

WAR DAS EIN WENDEPUNKT IN DER MEISTERSCHAFT ODER IST NOCH ALLES DRIN?
Wir haben nur 16 Punkte Rückstand bei noch 112 zu vergebenden Punkten. Es ist noch alles drin. Wir haben gezeigt, dass wir immer die Pace für vorne haben, auch wenn es eng ist. Du darfst dir keine Nuller erlauben und musst konstant sein. Aber es kann noch so viel passieren.

IMSA-Serie: Neue Erkenntnisse zum zukünftigen BOP-System in der LMDh-Klasse

Verbrauch als Schlüssel?

Die IMSA-Meisterschaft tüftelt bereits aktiv an ihrem BOP-System für die neue LMDh-Topklasse. Hier fließen auch aktuelle Trends aus der DPI-Klasse mit ein: Demnach kommen auch in Zukunft dem Motorenkonzept und dem Verbrauch eine entscheidende Rolle zu.

Von: **Marcus Schurig**

Das technische Team der IMSA-Serie wappnet sich für den Sturm: 2024 könnten bis zu acht Hersteller in der neuen LMDh-Topklasse an den Start gehen. Führt das dann zum großen Hauen und Stechen? Nicht notwendigerweise. Natürlich werden die Regelgeber eine gewisse Zeit benötigen, um die neuen Konzepte unter einen Hut zu bringen, was vor allem daran liegt, dass sie eine Korrelation zwischen der beobachtbaren Performance auf der Rennstrecke und den umfangreichen Simulationen sowie den Tests im Windkanal herstellen müssen.

Doch die aktuellen BOP-Debatten in der IMSA-Serie zeigen einen interessanten Punkt auf: Der mit Abstand größte Faktor ist der Verbrauch in Relation zur Leistung. 2020 und 21 gibt es kaum Diskussionen über die BOP-Einstufungen, die Regelgeber haben die DPI-Autos in eine enge Performance-Box gezwängt. Natürlich gibt es Stärken und Schwächen, die auf unterschiedlichen Rennstrecken zu unterschiedlichen Ergebnissen führen – die BOP-Macher nennen das fahrzeugspezifische Sensitivitäten. Die wird man auch in Zukunft nicht eliminieren können – ähnlich ist es ja auch im GT3-Sport.

Die maximale Motorleistung wird mit den vorgeschriebenen Drehmomentsensoren an den Antriebswellen auch kein Thema sein – aber der Verbrauch macht den größten Unterschied, und der hängt am Motorkonzept. In diesem Jahr beschäftigen sich die BOP-Macher in der IMSA fast ausschließlich mit der Benzinmenge. „Der Verbrauch ist mittlerweile der wichtigste Einzelfaktor bei der BOP“, so ein IMSA-Mann.



IMSA

Ist der Cadillac-Höhenflug in der IMSA dem vorteilhaften Verbrauch geschuldet?

Einige Hersteller schaffen es, trotz frühem Hochschalten (Short Shifting) und Coasting (Segeln) am Ende der Geraden nahezu identische Rundenzeiten zu schaffen wie beim voll Fahren. Saugmotoren sind ausweislich der letzten IMSA-Resultate, wo Cadillac mit dem V8-Sauger viele Siege holte, dabei offenbar deutlich im Vorteil. Die Turbos können zwar mithalten, aber nur, wenn sie konstruktiv betrachtet relativ viel Hubraum auf viele Zylinder verteilen – wie Acura. Weniger Hubraum ist gleichbedeutend mit weniger Spielraum – wie bei Mazda. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LAMBO: TITEL IN GTWC USA
Die Lamborghini-Piloten Andrea Caldarelli und Jordan Pepper haben mit ihrem neunten Sieg bei der GT World Challenge America in Sebring die Titel in Amerika eingefahren. Caldarelli und Pepper holten die Fahrermeisterschaft, das K-PAX Racing Team (das für die GTWC Amerika mit dem Flying Lizard-Team kooperiert) sicherte sich die Teamwertung, Lamborghini siegte in der Herstellerwertung. Es ist der zweite große Titellauf für Lamborghini in den von der SRO-Organisation ausgerichteten GTWC-Serien, nach dem Titelgewinn in Europa 2019 mit dem Orange 1 FFF Racing Team.

HERBERTH: 12H-SIEG UNGARN
Das Team Herberth Motorsport hat das 12h-Rennen der Creventic-Serie am Hungaroring nahe Budapest gewonnen. Die Fahrerbesetzung Daniel Allemann/Ralf Bohn/Alfred Renauer setzte sich in ihrem Porsche 911 GT3 R zu Beginn des Schlussviertels gegen den Mercedes AMG GT3 des amerikanischen Teams CP Racing (Charles Putman/Charles Espenlaub/Joe Foster/Shane Lewis) durch, die das Rennen auf Platz 2 beendeten. Der letzte Podiumsplatz ging an den Audi R8 von Rutronik Racing mit der Fahrerkombination Michael Doppelmayr, Pierre Kaffer und Swen Herberger.

ANDREAS ROOS ZU BMW
Der Leiter der Werkssportprogramme bei Audi, Andreas Roos, hat die Ingolstädter Marke in Richtung BMW Motorsport verlassen, wie am Rande des DTM-Wochenendes in Hockenheim bekannt wurde. Roos war bei Audi in die Projekte LMP1, Rallycross und DTM involviert.

ZWEI FERRARI 488 FÜR IGTC
Ferrari hat sich offenbar entschlossen, den Kampf um die Krone in der Intercontinental GT Challenge (IGTC) anzunehmen. Die Italiener haben nach dem Sieg beim 24h-Rennen in Spa, das aufgrund der Corona-Pandemie den verkürzten IGTC-Kalender 2021 eröffnete, entschieden, zwei werksunterstützte Ferrari 488 GT3 Evo zu den letzten zwei IGTC-Läufen in Indianapolis (8h-Rennen am 17. Oktober) sowie in Kyalami (9h-Rennen am 4. Dezember) zu entsenden. Das AF Corse-Team wird die beiden Ferrari für die Fahrerbesetzungen Côme Ledogar/Alessandro Pier Guidi/Nicklas Nielsen und Antonio Fuoco/Alessio Rovera/Callum Ilott einsetzen.



OGIER: LE MANS MIT TOYOTA
Rallye-Ass Sébastien Ogier macht keinen Hehl daraus, dass er in naher Zukunft gerne sein großes Ziel, nämlich den Start in einem Topauto beim 24h-Rennen in Le Mans, angehen möchte. Sein Brötchengeber Toyota hat die Bereitschaft signalisiert, dem Franzosen eine Chance zu geben, aber nur nach gründlicher Vorbereitung. Ogier schließt deshalb mittlerweile nicht mehr aus, dass er zunächst auf einem LMP2-Auto beim 24h-Klassiker in Le Mans Erfahrung sammelt – um dann zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Toyota-Hypercar GR010 anzutreten.

Sprung in die Ges

Zum 70. Jubiläum darf es schon etwas Besonderes sein. Zum ersten Mal fand die Rallye Finnland im Herbst statt. Zum ersten Mal gelang keinem Finnen eine Bestzeit und zum ersten Mal gewann ein Brite.

Von: **Michael Heimrich und Reiner Kuhn**

Buntes Laub statt sattem Grün. Die Bilder der herbstlichen Rallye Finnland unterschieden sich in einigen Punkten von den bisher gewonnenen Eindrücken. Es sind noch immer die Auswirkungen der weltweiten Corona-Pandemie, die spürbar sind. Die Veranstalter hatten bewusst einen möglichst späten Termin im Jahr gewählt, immer in der Hoffnung, dass bis dahin mehr Klarheit über Reisebestimmungen und Abläufe herrscht. Ein Plan, der aufging und unzähligen Fans aus ganz Europa überhaupt den Besuch vor Ort ermöglichte.

Die größten Hoffnungen der finnischen Gemeinde lasteten ausgerechnet auf den Schultern des Jüngsten. Am Freitag der Rallye wurde Kalle Rovanperä zarte 21 Jahre alt, doch nach den Siegen in Estland und Griechenland hofften die Seinen direkt auf das nächste Wunder. In der Euphorie übersah man leicht, dass Rovanperä zwar in der Gegend das Autofahren gelernt hatte, aber noch nie mit einem World Rally Car über die legendären Wertungsprüfungen gedonnert war. „Was hier zählt, ist vor allem Erfahrung“, mahnte Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala zur Besonnenheit. Der ehemalige Werkspilot weiß nur allzu gut, wie leicht man unter zu hohem Druck zerbrechen kann.



„If you want to win, hire a Finn.“ Dieser Satz kam bei der diesjährigen Rallye Finnland nicht zum Tragen. Keine Bestzeiten für die Finnen.

Schotterhaufen im Weg

Aber Rovanperä ist aus einem anderen Holz geschnitzt als sein Vorgesetzter und mischte trotz eines nicht ganz optimalen Setups am ersten Tag munter an der Spitze mit. Das sorgte für prächtige Stimmung auf den auch im Oktober bestens besetzten Zuschauerrängen. Doch am Samstagmittag bohrte sich der Yaris WRC mit der Startnummer 69 plötzlich tief in einen Kieshaufen, der einen Strommast schützte. Routinierte Anwohner hatten ihn aufgeschüttet, denn die davor liegende Links-Rechts-Kombination verhieß nichts Gutes. Ausgerechnet Finnlands schnellster Sohn tappte in die Falle.

Rovanperä war an der Stelle zu weit innen, sein Auto wurde ausgehebelt, und als er versuchte, den drohenden Dreher zu parieren, ging ihm die Straße aus. „Er wird daraus lernen“, meinte Chef Latvala knapp. Als Notanker für Herstellerpunkte setzte sich Rovanperä trotz Rückenschmerzen auch am finalen Sonntag ins Auto und biss sich tapfer durch, wenn auch mit deutlich gebremstem Schaum und fernab der Spitze. Jetzt sind erst einmal ein paar Tage Ruhe angeordnet, denn gegen Ende der Woche beginnen bereits die Testfahrten für die anstehende Rallye Katalonien. Das harte Asphalt-Setup ist für einen lädierten Körper alles andere als empfehlenswert.



Elfyn Evans und Co Scott Martin erobern Finnland in beeindruckender Weise

ROESELER

Doch nicht nur der Italiener war sichtlich angespannt, auch bei Toyota wurde man unruhig, als man sah, dass sich zunächst die beiden Hyundai-Piloten Craig Breen und Ott Tänak mit Bestzeiten abwechselten. „Schon im Shakedown waren sie verdammt schnell", berichtete Latvala anerkennend. „Das hat uns etwas nachdenklich gemacht."

Zur allgemeinen Erleichterung im Lager der Heimmannschaft schlug am Freitagabend erstmals die Stunde von Elfyn Evans. Durch die Verlegung in den Herbst fanden einige Prüfungen in der Dunkelheit statt, und sein Toyota-Team hatte sich noch gezielter auf diese Gegebenheit vorbereitet. Während Breen klagte, dass der Lampenbaum seines Autos nicht optimal eingestellt sei, und er den perfekten Durchblick vermisste, konnte Evans in diesem Moment eine Schippe drauflegen. Ein Momentum, das er zu nutzen wusste, denn mit vier Bestzeiten am Samstagmorgen zeigte der Waliser, dass er auch bei Tageslicht nicht zu bremsen ist. Teamchef Latvala staunte über seinen Schützling: „Elfyn ist hier eigentlich gar nicht als Favorit gestartet."

Die Abstände blieben jedoch gering. Zur Halbzeit lagen die ersten drei Fahrer innerhalb von läppischen zehn Sekunden! Jede kleine Unsicherheit konnte den Unterschied machen. Im Fall von Breen passierte genau das auf der 13. Prüfung. Er blieb zwar nur 4,2 Sekunden langsamer als Spitzenreiter Evans, doch dieser geringe Rückstand reichte schon aus, um ihn aus dem Rennen um den Sieg zu werfen.

Tänak, vor der Rallye mit einer Strafe von 5000 Euro belegt, weil er bei der Streckenbesichtigung mit satten 101 statt erlaubten 40 km/h gemessen wurde, versuchte noch einige Attacken zu reiten, doch Evans blieb cool und schnell. So schnell, dass er auch die abschließende Power-Stage gewann und damit volle Punktzahl absahnte. Bescheiden wie er ist, wollte er den ersten Sieg eines Briten in der Heimat des Rallyesports gar nicht an die große Glocke hängen: „Ich bin froh, dass ich meinem Team den Heimsieg schenken konnte."

Zutritt zu einem elitären Kreis

Ehre, wem Ehre gebührt: Evans ist nun Mitglied eines höchst exklusiven Clubs von Fahrern, denen es gelang, die Finnen auf heimischem Grund zu besiegen. Die Zahl jener Helden wird noch kleiner, wenn man zusätzlich noch die Rallye Schweden einbezieht, denn dann bleiben in der langen Geschichte der Weltmeisterschaft nur Sébastien Loeb, Sébastien Ogier, Ott Tänak und ab sofort Elfyn Evans als Skandinavien-Bezwinger übrig.

Den Grundstein für den Erfolg hatte der walisische Schlaks ausgerechnet mit seinem mittelmäßigen Abschneiden bei der Rallye Estland gelegt. Die dortigen ▷

Der zweite finnische Hoffnungsträger hieß Esapekka Lappi. Um seine Eignung als erneuter Toyota-Werksfahrer zu testen, bekam er für sein Heimspiel einen Yaris zur Verfügung gestellt. Zwar hatte der 30-Jährige die Rallye schon einmal gewonnen, aber in solch einem Gerät saß er zuletzt vor zehn Monaten. Verlernt hatte der Blondschopf nichts. Auch wenn er sich über das Tempo und die „teils verrückten Fahrspuren" der Vorderleute wunderte, Lappi war bei der Musik dabei. Allerdings konnte auch er nicht verhindern, dass zum ersten Mal in der Geschichte der Rallye keine einzige Bestzeit an einen einheimischen Fahrer ging. Das Tempo, das die Fahrer an der Spitze gingen, war schlichtweg atemberaubend, oder um es mit den Worten von Hyundai-Teamchef Andrea Adamo zu sagen: „Mir kommt es vor, als ob hier jede Wertungsprüfung eine Power-Stage ist, auf der es um alles geht."



ROESELER

Ott Tänak zeigte erstmals, dass Hyundai auch in den finnischen Wäldern schnell sein kann



ROESELER

Die Hoffnungen von Kalle Rovanperä endeten in einem Kieshaufen



ROESELER

Die Einheizertruppe zum 70. sorgte für gute Stimmung bei den Fans



Esapekka Lappi darf sich nach Platz 4 über einen neuen Toyota-Vertrag freuen

Strecken weisen eine ähnliche Charakteristik auf wie die der Rallye Finnland. Als Fünfter und mit deutlichem Abstand zur Konkurrenz war er aus dem Baltikum abgereist und hatte im Anschluss lange Zeit über der Abstimmung gebrütet. „Wir haben dann bei den Tests einige Änderungen am Auto vorgenommen, und das war der Schlüssel", erklärte Evans, ohne aber näher ins Detail zu gehen.

Das gute Gefühl im Auto vermisste Sébastien Ogier über weite Strecken. Wie gewohnt musste der WM-Spitzenreiter am Freitag als erster Fahrer losfahren und eine Spur für den Rest ziehen. Doch das allein war es nicht. „Mir fehlte einfach das letzte Stück Vertrauen. Ich war nicht bereit, das volle Risiko einzugehen", erklärte Ogier.

Erst am Samstagnachmittag gelang es mithilfe eines leicht veränderten Setups, das Tempo zu erhöhen, doch da war der Zug an der Spitze längst abgefahren. Die Strafminute, die Ogier wegen eines nicht verschlossenen Kinnriemens am Helm aufgebrummt bekam, fiel dann schon gar nicht mehr ins Gewicht. Deutlich ärgerlicher war der plötzliche Leistungsverlust des Toyota-Triebwerks auf der Power-Stage. Ogier musste ohne Extrapunkte abreisen und erkennen, dass der Titelkampf plötzlich noch einmal spannend werden könnte: Evans liegt nach dem Finnland-Erfolg mit 166 Punkten nur noch 24 Zähler zurück. „Jetzt kommen zwei Asphaltläufe, und dort weiß ist, was ich tun muss", so Ogier, der sich mit dem achten Titel aus seiner Vollzeitstelle bei Toyota verabschieden will. Evans wollte sich nach dem Sieg zu keiner Kampfansage an seinen Teamkollegen verleiten lassen. „Wir können nur unser Bestes geben. Aber wenn Séb einmal ausfällt, ist alles wieder offen. Doch das wünscht man keinem." Angesichts des sich zuspitzenden Titelkampfs zwischen seinen beiden Fahrern gab sich Teamchef Latvala betont entspannt: „Eine Stallregie ist nicht unser Ziel. Aber beide sollten auch daran denken, dass wir die Hersteller-Wertung gewinnen müssen."



> Toyota-Pilot Elfyn Evans gehört nun dem höchst exklusiven Zirkel jener Fahrer an, die in Schweden und in Finnland gewinnen konnten.

Neuville aus dem Rennen

Thierry Neuville muss sich dagegen von seinen Titelträumen endgültig verabschieden. Auch für den Belgier war es keine Rallye, an die er sich gerne erinnern wird. Probleme mit dem Aufschrieb, Probleme beim Vorlesen des Aufschriebs und dann noch der technische K. O. am Samstagabend. Nach einer schnellen Linkskurve setzte die Front seines Hyundai i20 WRC in einer Senke zu hart auf. Dabei wurde der Kühler beschädigt. Der Verlust von Kühlflüssigkeit sorgte in der weiteren Folge für einen kapitalen Motorschaden. Auf Platz 5 liegend war für Neuville vorzeitig Feierabend. Zum Trost von Teamchef Adamo sorgten Tänak und Breen für die ersten Podiumsplätze seiner Mannschaft in Finnland. „Ich glaube nicht, dass vorher jemand erwartet hat, dass wir am Ende dem Sieg so nah sind", sagte Adamo.

Für Breen war es der dritte Podiumserfolg in Folge und der vorerst letzte Einsatz im Hyundai. Schon bald soll ihn M-Sport als Fahrer für 2022 bekannt geben und ihm damit endlich den Traum einer vollen WM-Saison ermöglichen. Der künftige Arbeitgeber des Iren war in Finnland chancenlos. Weil man das schmale Budget voll auf die Entwicklung des neuen Puma Rally1



ROESELER


ROESELER

Die Fahrer der Stunde: Elfyn Evans und Craig Breen


ROESELER

Thierry Neuville reiste punktlos ab


ROESELER

Sébastien Ogier verliert an Vorsprung

konzentriert, war man ohne Vorbereitungstests angereist. Weder Gus Greensmith noch Finnland-Frischling Adrien Fourmaux hatten eine echte Chance gegen die Konkurrenz. Mehr als die Plätze 6 und 7 waren nicht drin. Immerhin sorgte Fourmaux für ein paar Schlagzeilen, als er den letzten Sprung vor dem Ziel mit einer Rekordweite von 68 Metern absolvierte.

Bis dahin hatte es Takamoto Katsuta erst gar nicht geschafft. Der Japaner fing am ersten Tag einen Highspeed-Dreher mit viel Können und Glück noch ab. Doch am Samstag war nach einem erneuten Abflug Schluss. Das rechte Hinterrad hatte den Kontakt mit dem Unterholz nicht verkraftet. „Erfahrungswerte", zuckte Teamchef Latvala mit den Schultern und feierte stattdessen den Erfolg von Evans. Vor lauter Überschwang der Gefühle ließ er sich dabei noch etwas zur Zukunft von Lappi entlocken. „Wir haben gesagt, wenn er es unter die besten fünf schafft, dann wäre das genug." Mit dem vierten Rang meisterte der Finne die Aufgabe mit Bravour und steht kurz davor, sich im kommenden Jahr mit Ogier ein Auto zu teilen. Der Franzose ist amtsmüde geworden und will nur noch an ausgewählten Rallyes teilnehmen. „Wir sind kurz vor der Unterschrift", so Lappi.

Fest steht bereits: Der Ausflug der Rallye Finnland in den Herbst soll eine einmalige Sache bleiben. Und noch etwas machte diese Ausgabe zu etwas Besonderem. Es war das letzte Mal, dass die aktuelle Generation der World Rally Cars auf Schotter zu sehen war. Die noch ausstehenden zwei WM-Läufe werden auf festem Untergrund ausgetragen. 2022 erfolgt bekanntlich der Wechsel auf die neuen Rally1-Renner mit Hybrid-Antrieb. „Diese Autos werden sich deutlich von den aktuellen unterscheiden", verriet Toyota-Teamchef Latvala und ließ bewusst offen, ob sich das diesjährige Spektakel in den Wäldern rund um Jyväskylä doch noch einmal steigern lässt. ■

RALLYE FINNLAND (1.–3. OKTOBER 2021)

Zehnter von zwölf Läufen, 19 Wertungsprüfungen über 287,11 Kilometer

1.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	2:19.13,7 h
2.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 Coupe WRC	+14,1 s
3.	Breen/Nagle (GB/GB)	Hyundai i20 Coupe WRC	+42,2 s
4.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+1.02,3 min
5.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	+2.54,4 min
6.	Greensmith/Patterson (GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+5.02,3 min
7.	Fourmaux/Coria (F/F)	Ford Fiesta WRC	+6.22,9 min
8.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Volkswagen Polo GTI R5	+9.52,1 min
9.	Östberg/Eriksen (N/N)	Citroën C3 Rally2	+10.07,8 min
10.	Lindholm/Hämäläinen (FIN/FIN)	Skoda Fabia Rally2 evo	+10.52,8 min

Bestzeiten: Evans 10, Tänak 7, Breen 2, Katsuta 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	190 Punkte
2.	Elfyn Evans	166
3.	Thierry Neuville	130
4.	Kalle Rovanperä	129
5.	Ott Tänak	128
6.	Craig Breen	76
7.	Takamoto Katsuta	68
8.	Gus Greensmith	52
9.	Dani Sordo	43
10.	Adrien Fourmaux	42


ROESELER

M-Sport hatte keine Chance

WM-STAND MARKEN

1. Toyota	439 Punkte
2. Hyundai	378
3. M-Sport-Ford	171
4. Hyundai 2	44



Teemu Suninen triumphierte nach nur zwei Testtagen im Rally2-Polo

Suninen strahlt wieder

ROESELER

Zwei Monate, nachdem sich Teemu Suninen von M-Sport getrennt hat, geigte der 27-Jährige beim Heimspiel groß auf. Im ungewohnten VW Polo hielt er nicht nur WRC2-Titelverteidiger Östberg in Schach, sondern verprügelte auch die versammelten Lokalhelden.

Von: **Reiner Kuhn**

WRC2-Titelverteidiger Mads Östberg (Citroën) und der frisch gekürte finnische Landesmeister Emil Lindholm (Skoda) hegten nur kurz Hoffnung. Auf der 2,31 Kilometer kurzen Auftaktprüfung in der Innenstadt von Jyväskylä fuhren sie auf die Zehntelsekunde gleich Bestzeit. Knapp dahinter der heimische Hyundai-Junior Jari Huttunen und Nicolay Gryazin (VW). Teemu Suninen folgte mit 1,7 Sekunden Rückstand auf Zwischenrang 7. „Ich hatte nur zwei Tage und 200 Testkilometer, um mich auf den VW Polo einzustellen und eine passende Abstimmung zu finden", blieb der 27-Jährige gelassen. Kaum ging es raus in den Wald, drehte der ehemalige M-Sport-Werkspilot auf. Allerdings nur so viel, wie es brauchte, um die Zweitliga-Konkurrenten einzuschüchtern und abzuschütteln. In der sechsten und letzten Freitagsprüfung markierte Suninen im Dunkeln seine dritte Bestzeit und übernahm damit die Führung vor Östberg und Lindholm.

Am Samstag ein ähnliches Bild. Suninen hielt das Tempo weiter hoch. Prompt lichteten sich dahinter die Reihen. Ausgerechnet der angeschlagene Hyundai-Junior Oliver Solberg machte den Anfang. Statt sich nach dem kurzfristigen Beifahrer-Wechsel beim Finnland-Debüt zurückzuhalten, fuhr er zunächst bei den erfahrenen Wettbewerbern mit, warf dann aber seinen Dienstwagen in einer flotten Linksecke mit einem dreifachen Rittberger in den Wald (WP 7) – sein fünftes WM-Aus in Folge. Dass sein mitfavorisierter Teamkollege Jari Huttunen nach einem wilden Abflug beim Abschlusstest eher blass blieb, passte ebenso ins Bild einer verkorksten Saison des offiziellen Junior-Teams wie Huttunens finaler Sprung auf der Powerstage. Der endete mit einem Nasenstüber samt beschädigtem Kühler. Dass er sich dennoch mit Respektabstand als Klassen-Vierter ins Ziel rettete, konnte über die Enttäuschung im Hyundai-Lager kaum hinwegtrösten.

Auch Suninen haderte zwischenzeitlich mit einem defekten Kühler. „Wir hatten ein kleines Loch, mussten die Frontschürze entfernen und konnten es dann reparieren", erklärte der Führende cool. Für Östberg ein Tiefschlag. „Wir kämpfen vom ersten Meter am Limit und werden dies auch am Sonntag tun. Ich befürchte nur, dass es nicht reicht", sagte er. Der Routinier sollte Recht behalten. Auf der WP „Laukaa" ließ Suninen Restarter und VW-Markenkollege Gryazin zweimal den Vortritt. Anders auf „Ruuhimäki": Im ersten Durchgang legte der Wiederauferstandene mit Bestzeit vor und auf der abschließenden Powerstage mit einem nochmals 3,3 Sekunden schnelleren Ritt nach. Östberg und Lindholm müssen sich einmal mehr hinten anstellen. Wichtiger: Nach schwierigen Zeiten kann Sieger Suninen endlich wieder strahlen. ■



Jetzt wird's richtig spannend: In zwei Wochen trifft WRC2-Titelverteidiger Östberg erneut auf Suninen. Letzterer gibt in Spanien sein Debüt im Hyundai i20 Rally2 und soll damit auch in Monza starten – dann gegen Noch-WRC2-Leader Mikkelsen.



FRONEK

Solberg-Rolle zum Auftakt von Tag 2



ROESELER

Rang 2 für Östberg nach gutem Start

WRC2/WRC3 FINNLAND

1.	Suninen / Markkula (FIN/FIN) Volkswagen Polo Rally2	2:29.05,8 h
2.	Östberg / Eriksen (N/N) Citroën C3 Rally2	+15,7 sec
3.	Lindholm / Hämäläinen (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	+1.00,7 min
4.	Huttunen / Lukka (FIN/FIN)* Hyundai i20 Rally2	+1.51,9 min
5.	Heikkilä / Luhtinen (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	+2.02,0 min

* WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 10

1. Andreas Mikkelsen (N)	126 Punkte
2. Mads Östberg (N)	118 Punkte
3. Marco Bulacia (BOL)	104 Punkte

WRC3

Landesmeister Lindholm obenauf

Die internationale WRC3-Elite wusste, warum sie dem finnischen Mächtigkeitsspringen fernblieb. So geigte Emil Lindholm nur eine Woche nach dem Gewinn der Landesmeisterschaft erneut groß auf und feierte einen souveränen WRC3-Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit Yohan Rossel, Kajetan Kajetanowicz, Nicolas Ciamin und Chris Ingram verzichteten die vier punktbesten WRC3-Piloten auf einen Start in Finnland. Gegen die einheimischen Luftakrobaten schienen die Chancen auf eine fette Punkte-Ausbeute zu gering. Ein Blick auf die Zeitenliste sollte dem erfahrenen WRC3-Quartett recht geben. Vor dem sonntäglichen Schlussspurt lagen mit Emil Lindholm, Mikko Heikkilä, Eerik Pietarinen, Teemu Asunmaa und Joona Lauri jene fünf Finnen in Front, die sich in den heimischen Wäldern eine Woche zuvor um den nationalen Titel stritten.



ROESELER

Emil Lindholm räumte in einer Woche zwei Siegerpokale in Finnland ab

Koinzidenz der Ereignisse: Vier Prüfungen vor dem Ziel führte der frisch gekürte Landesmeister Lindholm das 14 Privatiers zählende WRC3-Feld mit über einer Minute an. Während der 25-Jährige im Skoda Fabia Rally2 begann, seinen Vorsprung zu verwalten, verspürte dessen TGS-Teamkollege und Neu-Vize Heikkilä den Druck des nur acht Sekunden dahinter auf Platz 3 liegenden Pietarinen sowie von dessen direktem Verfolger Asunmaa. Doch beim finalen Angriff überspannten beide den Bogen. Auf der drittletzten Prüfung warf erst Pietarinen seinen VW Polo in den Wald, wenige Minuten später lag auch Asunmaas Skoda Fabia auf dem Dach. (WP 17). Damit war die Messe gelesen. Lindholm ließ nichts mehr anbrennen und siegte mit 61 Sekunden Vorsprung vor seinem vier Jahre älteren Team- und Markenkollegen Heikkilä.

Trotz deutlichem Rückstand von 4.56 Minuten kannte die Freude des Drittplatzierten Joona Lauri keine Grenzen, war es doch sein erster Start in einem Turboallradler. Noch eine Minute später kam der Spanier Pepe Lopez (ebenfalls Skoda) als bester Nicht-Finne ins Ziel. ■

Die Zukunft von Weltmeister Ogier

Warten auf Ogier

Die Zukunft von Sébastien Ogier bleibt weiter offen. Bevor der Franzose erstmals den neuen Yaris Rally1 testet, sitzt er in Bahrain im Toyota GR010 Hybrid.

Klar ist nur eines: In der kommenden Saison will Sébastien Ogier kürzertreten – zumindest in Sachen Rallye-WM. Stattdessen will der Franzose sich den Traum erfüllen und beim 24h Rennen von Le Mans in der Topkategorie starten. Am 7. November sitzt der 37-Jährige beim Rookie-Test der Langstrecken-WM in Bahrain im Toyota GR010 Hybrid Hypercar. Zuvor verbringt er zwei Tage im Simulator des Toyota-Werksteams. „Danach sehen wir vielleicht auch klarer, was meine Rallye-WM-Einsätze angeht", so Ogier, der den Yaris Rally1 im Hinblick auf die heimische Rallye Monte Carlo auf Asphalt probieren will und den anstehenden Schottertest in Portugal absagte.

Durch die Termindichte blieben dafür nur noch zwei Möglichkeiten: Die erste rund um den Sportwagen-Test Anfang November, die zweite erst Mitte Dezember beim finalen Vorbereitungstest. Auch deshalb dürften die Anzahl und Auswahl von Ogiers WM-Starts kaum vor Saisonbeginn feststehen. ■ RK



TOYOTA

Wie viele Rallye-Auftritte wird Sébastien Ogier 2022 im neuen Yaris haben?

AUS DEM SERVICEPARK

SOMMERSAUSE
Am Vorabend des 70-jährigen Jubiläums der Rallye Finnland verlängerte im Rathaus von Jyväskylä der Veranstalter mit dem WM-Promoter seine Partnerschaft für zwei weitere Jahre. Statt im Herbst soll der traditionsreiche Schotterklassiker 2022 und 2023 wieder an seinem angestammtenTermin Anfang August stattfinden.

ZEITREISE
Zum runden Jubiläum rückten auf der 2,31 Kilometer kurzen Zuschauerprüfung in Jyväskylä mehrere historische Siegerautos aus – vom Mercedes Benz 220S (1961) über Saab 96 (1975), Ford Escort (1976), Audi Quattro S1 (1986), Toyota Celica ST 165 (1992) bis zum Mitsubishi Lancer Evo 3 (1996). In den Cockpits unter anderem mit dabei: Simo Lampinen, Juha Kankkunen, Tommi Mäkinen und Mikko Hirvonen.

GEBURTSTAGS-„TICKET"
Anlässlich des 21. Geburtstags von Kalle Rovanperä wurden seine Fahrerkollegen zu ihren Erinnerungen an ihren eigenen 21. befragt. „Ich war damals ähnlich schnell unterwegs wie Rovanperä", ließ Gus Greensmiths Mutter die verdutzten Journalisten wissen und berichtete von einem saftigen Strafzettel für zu schnelles Fahren.

OUT OF AFRICA
Um für den afrikanischen WM-Lauf die Werbetrommel in Europa zu rühren, reisten Phineas Kimathi, Orgaleiter der Safari Rallye, und die kenianische Sportministerin Amina Mohamed nach Finnland und eröffneten in Lathi ein eigenes Büro. Von dort aus soll ein Promo-Stand zu jedem europäischen WM-Lauf entsandt werden, an dem neben Rallye-Reisen auch kenianische Produkte angeboten werden.

WECHSELSIGNALE
Kaum ist Craig Breen aus dem Hyundai i20 WRC ausgestiegen, sitzt er in einem Ford. Vom WM-Lauf in Finnland reiste der Ire direkt nach San Marino, wo er am Wochenende bei der Kultveranstaltung „Rallylegend" erstmals einen Ford Escort Cosworth ausführen wird. ■ RK

Zwei Siege in zwei Wochen: Mikkelsen ist der EM-Titel so gut wie sicher

Sprung ins Glück


Hielt voll rein: Hyundai-Pilot Sordo


Bester Portugiese: Araújo auf P3

Nur zwei Wochen nach der Azoren-Rallye gewinnt Andreas Mikkelsen in Portugal auch den EM-Lauf rund um Fafe. Damit baut der Norweger die Tabellenführung weiter aus. Der Titel ist greifbar nahe.

Von: **Reiner Kuhn**

Es ist eine mächtige Sprungkuppe unweit der 15 000 Einwohner zählenden Gemeinde Fafe im Norden Portugals, die den Ort weit über die Landesgrenzen bekannt gemacht hat. Der gewaltige Schanzentisch, wenige Meter vor dem Ziel, bildet sowohl beim WM- als auch beim EM-Lauf den spektakulären Abschluss. Andreas Mikkelsen kennt die finale Herausforderung und hält sich zurück.

„Wir hätten sicher zehn Meter weiter springen können. Aber man soll das Glück nicht herausfordern“, sagt der Norweger im Ziel und strahlt. „Wir haben es geschafft, uns aus den größten Schwierigkeiten herauszuhalten, sind clever gefahren und haben nur da gepusht, wo wir mussten. Das war unser Erfolgsrezept“, fasst der Sieger das erfolgreiche Wochenende zusammen. Vergessen ist längst, dass auch er sich auf der ersten Tagesetappe bei widrigen Wetterbedingungen einen schleichenden Plattfuß einhandelte, 25 Sekunden einbüßte und zwischenzeitlich die Führung an Dani Sordo verlor.

Die Freude des Spaniers währte nur kurz. Nach einem Reifenschaden musste Sordo neben Mikkelsen auch Titelverteidiger Alexey Lukyanuk (Citroën) und wenig später Simone Tempestini (Skoda) den Vortritt lassen. Gleich zwei Reifenschäden und ein Antriebsdefekt warfen wiederum den Italiener aus dem Rennen. Markenkollege Efrén Llarena erledigte den Ausfall höchstselbst und legte seinen Skoda aufs Dach. In der letzten Samstag-Prüfung überspannte Landsmann Sordo ebenfalls den Bogen und musste nach einer Rolle pausieren.

Am Sonntag hellte nicht nur der Himmel auf. Mikkelsen und Lukyanuk erfreuten die Fans mit einem sehenswerten Kampf um die Spitze. Zwischenzeitlich trennten den Tabellenführer aus Norwegen und den Titelverteidiger aus Russland weniger als eine Sekunde! Im Respektabstand von zwei Minuten folgten die am Vortag noch völlig abgetauchten Lokalhelden. Vorjahressieger und Landesmeister Armindo Araújo hatte auf heimischem Boden dem von der internationalen Konkurrenz angeschlagenen Tempo ebenso wenig entgegenzusetzen wie sein Vorgänger Bruno Magalhães. Anders Restarter Sordo, der weiter voll reinhielt, drei weitere Bestzeiten markierte und noch auf Platz 12 nach vorne fuhr – zu wenig für den mit großen Erwartungen angereisten Mitfavoriten.

Drei Prüfungen vor dem Ziel wollte Lukyanuk zum finalen Angriff ansetzten, als ein Antriebsschaden an seinem Citroën alle Sieg- und Titelchancen zunichtemachte. Dass sich der Russe hinter Sieger und EM-Leader Mikkelsen auf Platz 2 ins Ziel retten konnte, hilft nur wenig. Der Rückstand in der Gesamtwertung ist so groß, dass Lukyanuk seinen Start beim nächsten EM-Lauf in Ungarn absagte. Zwar haben auch Miko Marczyk und Efrén Llarena noch theoretische Titelchancen, sind in den verbleiben Läufen aber zum Siegen verdammt. ■

RALLYE SERRAS DE FAFE/PORTUGAL (1.–3.10.2021)

Sechster von acht EM-Läufen, mit 16 Wertungsprüfungen über 197,04 km

1. Mikkelsen/Edmondson (N/GB), Skoda Fabia Rally2	2:19.10,1 h
2. Lukyanuk/Eremeev (RUS/RUS), Citroën C3 Rally2	+2.01,8 min
3. Araújo/Ramalho (P/P), Skoda Fabia Rally2	+2.38,9 min
4. Magalhães/Magalhães (P/P), Hyundai i20 Rally2	+3.07,4 min
5. Solans/Marti (ES/ES), Skoda Fabia Rally2	+3.41,4 min
6. Herczig/Ferencz (HU/HU), Skoda Fabia Rally2	+4.07,0 min
7. Cais/Zakova (CZ/CZ), Ford Fiesta Rally2	+4.24,2 min
8. Bonato/Boulloud (F/F), Citroën C3 Rally2	+4.57,0 min
9. Marczyk/Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	+5.47,8 min
10. Guerra/Cue (MEX/ES), Skoda Fabia Rally2	+7.31,6 min

Bestzeiten: Mikkelsen & Sordo je 7, Tempestini & Lukyanuk je 1


Titelverteidigung ade: Lukyanuk

EM-STAND NACH LAUF 6

1. Andreas Mikkelsen (N)	176 Punkte
2. Miko Marczyk (PL)	106 Punkte
3. Efrén Llarena (ES)	102 Punkte
4. Alexey Lukyanuk (RUS)	95 Punkte
5. Norbert Herczig (HU)	83 Punkte
6. Erik Cais (CZ)	46 Punkte
7. Nil Solans (ES)	46 Punkte
8. Craig Breen (IRL)	43 Punkte
9. Dani Sordo (ES)	40 Punkte
10. Nikolay Gryazin (RUS)	39 Punkte


WILHELM

Samstagssieger Van der Linde (#3) vor Lawson (#30): In der Tabelle ist es vor dem Finale jedoch genau umgekehrt

Auf zum Showdown

Am vorletzten DTM-Wochenende in Hockenheim gab es zwei Wechsel an der Tabellenspitze. Am Samstag brachte sich Audi-Pilot Kelvin van der Linde mit seinem vierten Saisonsieg in Front, am Sonntag schlug Ferrari-Star Liam Lawson mit P2 zurück. Mercedes sicherte sich mit Lucas Auers zweitem Saisonsieg im Sonntagsrennen vorzeitig die Herstellerwertung.

Von: **Michael Bräutigam**

Himmelhoch jauchzend – zu Tode betrübt. Mehr Achterbahn, als die beiden Hockenheim-Sieger erlebt haben, gibt es wohl kaum. Lucas Auer kam nach seinem Sieg in Assen mit breiter Brust ins badische Motodrom und lieferte mit P2 im Samstags-Quali auch wieder ab. Ein weiteres Top-Ergebnis und das zwölfte (!) Rennen in Folge mit Punkten wären sicher auch trotz der 25 kg Zusatzgewicht vom Assen-Sieg drin gewesen. Doch nach einer halben Runde war schon alles gelaufen. Ausgerechnet Markenkollege Arjun Maini (Getspeed) verpasste den Bremspunkt vor der Haarnadel kapital und torpedierte den Österreicher breitseits. Für beide Protagonisten war das Rennen vorbei. „Zu so einem Unfall gehören immer zwei. Lucas zieht in Kurve sechs einfach rein, ohne sein Umfeld im Auge zu haben“, nahm Getspeed-Teamchef Adam Osieka seinen Piloten in Schutz, hat diese Sicht auf die Dinge aber wohl ziemlich exklusiv.

Für die Mannschaft vom Nürburgring hieß es damit nicht zum ersten Mal in diesem Jahr: Schrauben, was das Zeug hält. Natürlich auch für Auers Winward-Team. „Auf die Richtbank mussten wir nicht, aber es war kurz davor“, berichtete Teamchef Christian Hohenadel.

Bis weit nach Mitternacht wurde der schwarz-weiße AMG wieder fit gemacht und „Luggi“ belohnte seine Crew mit erneut P2 im Qualifying. „Das Auto war sogar noch besser“, lobte Auer. Nach dem Tiefschlag hochmotiviert, gewann er auch den Start, setzte sich ab und fuhr ebenso souverän zum Sieg wie schon in den Niederlanden. „Ich habe Top-Mechaniker, und für sie war es eine kurze Nacht“, wusste der Sonntagssieger, wem er diesen Triumph zu verdanken hatte.

> „Zu so einem Unfall gehören immer zwei. Lucas zieht in Kurve sechs einfach rein, ohne sein Umfeld im Auge zu haben.“
>
> Adam Osieka, Getspeed

Mit einem starken Ergebnis der Markenkollegen sicherte sich Mercedes am Sonntag auch vorzeitig die Herstellerwertung.

Flügelmänner in Aktion

In beiden Qualifyings wurde Auer nur vom scheinbaren Dominator aus Hockenheim geschlagen. Kelvin van der Linde zauberte am Samstag gleich zwei Runden in den Asphalt, die über vier Zehntel schneller waren als alle anderen im Feld. Am Sonntag, als die Strecke allgemein etwas langsamer war, musste der Südafrikaner die wohl schnellste mögliche Runde wegen Verkehrs abbrechen, aber auch die dritte schnelle Runde auf dem Reifensatz reichte knapp zur Pole.

Der Samstagslauf lief für Van der Linde ähnlich rund wie Auers Sonntag, so stand nach gut einer Stunde Renndistanz Saisonsieg Nummer vier zu Buche. Mehr noch: Er hatte sogar die Tabellenführung übernommen – ex aequo mit Lawson bei 188 Punkten, aber mit vier zu drei Siegen.

Lawson musste nicht nur seinen Teamkollegen Alex Albon ziehen lassen, sondern auch Van der Lindes Stallgefährten Mike Rockenfeller. Warum Albon nicht gleich hinter Lawson blieb und diesen abschirmte? Weil der Thailänder, nach späterem Stopp frischer bereift, Jagd auf den Führenden machen sollte. Als klar war, dass Rockenfeller nach noch späterem Stopp noch frischer bereift Lawson angreifen würde, war es zu spät für Taktik-Spielchen. Und hinter beide zurückfallen lassen? Den Äbten einen Doppelsieg zu bescheren, wäre mit Blick auf die Teamwertung wohl zu fahrlässig gewesen.

Das nicht kontaktlos geführte Duell in der letzten Runde zwischen Lawson und Rockenfeller hatte im Parc fermé noch ein kleines Nachspiel, als der Neuseeländer den Wahl-Schweizer zur Rede stellte und ein Echo nahe an der Handgreiflichkeit erfuhr. Erst als auch Lawson die TV-Bilder gesehen hatte, versöhnte er sich mit seinem Gegner.

Mit der Pole am Sonntag bei gleichzeitig Startplatz 4 für Lawson erarbeitete sich Van der Linde sogar einen kurzfristigen Drei-Punkte-Vorsprung. Es war aber auch klar: Der Pole-Mann musste dank des Sieges am Samstag 25 kg fürs Rennen einladen. Lawson dagegen wurde die 18 kg vom Samstagsrennen los.

Trotzdem gab es zunächst ein Duell auf Augenhöhe, das Van der Linde in erster Instanz gewann – jedoch auch hier nicht ohne Feindkontakt, was noch Folgen haben sollte. Die Entscheidung auf der Strecke brachten die Reifenstopps. Bei AF Corse arbeitete man gewohnt schnell, natürlich auch wegen des konzeptionellen Vorteils. Abt dagegen ließ zwei Sekunden liegen, und so schlüpfte beim Reifenwechsel nicht nur Lawson, sondern auch Maximilian Götz (Mercedes/HRT) an Van der Linde vorbei. Der machte zunächst Druck auf Götz, musste dann aber ablassen. Mit den Zusatzgewichten war gegen die drehmomentstarken AMG kein Stich zu machen. Mehr noch: Auch Götz' Markenkollegen Daniel Juncadella (Gruppe M) und Philip Ellis schlüpften durch, sodass der Audi-Pilot auf P6 einlief.

Wittmann ohne Punkte

Der anfängliche Kontakt brachte Van der Linde jedoch eine Fünf-Sekunden-Strafe ein. Weil er die aber beim Stopp nicht absaß, gab es noch mal fünf Sekunden oben drauf: Platz 10. „Die erste Strafe war unverständlich, weil Lawson gar nicht vorbeikommt, wenn er Kelvin nicht rausdrückt. Die zweite Strafe war in der Hektik ein Teamfehler. Wir haben erst kurz vor dem Boxenstopp die Info bekommen", sagt Abt-Sportchef Thomas Biermaier. Endergebnis: Lawson fuhr letztlich auf P2 und machte damit 17 Punkte auf Van der Linde gut. Vor dem Finale liegt er also 14 Punkte vorn. Bedeutet aber auch: Van der Linde kann den Neuseeländer noch aus eigener Kraft einholen.

Dazu gesellen sich zwei Dark Horses im Titelrennen. Das eine, Götz, wahrte mit P3 am Sonntag seine Ambitionen, liegt aber mit 26 Punkten bei noch maximal 56 zu holenden bereits relativ weit zurück. „Mit dem Titel wird es sicherlich schwierig, aber in der DTM ist alles möglich", bleibt Götz für sein Heimrennen vorsichtig optimistisch. „Ich werde das ohne Druck angehen."

> „Mit dem Titel wird es sicherlich schwierig, aber in der DTM ist alles möglich. Ich werde das ohne Druck angehen."
>
> Maximilian Götz, HRT

Nurmehr theoretische Chancen hat der zweite Norisring-Lokalmatador Marco Wittmann. Der hatte bis einschließlich Assen in jedem Rennen gepunktet und war nie schlechter als Platz 8 klassiert. Mit zwei Saisonsiegen reiste er als Tabellenzweiter nach Hockenheim, wo dem BMW eigentlich auch gute Chancen zugesprochen wurden. Doch die Balance of Performance, die bisher kein großes Thema war, ist im Titelkampf nun anscheinend doch noch mal ziemlich entscheidend geworden. Eine Anpassung zwischen Assen und Hockenheim, die unter anderem weniger Ladedruck für den BMW vorsah, bugsierte Walkenhorst-Fahrer Wittmann und die ROWE-Markenkollegen in die Tiefen der Ergebnislisten. Wittmann ging letztlich komplett leer aus.

Am Samstag wurde sein M6 GT3 beim Auer-Maini-Crash in Mitleidenschaft gezogen, dann touchierte er beim Restart ein anderes Auto, und die Front war so zerstört, dass er vorzeitig aufgab. Am Sonntag blieb er mit P12 ebenfalls punktlos. Erklären kann sich den Rückstand aber niemand, denn der ist noch viel größer, als man nach den Anpassungen erwarten durfte. Bei Walkenhorst versuchte man sogar, für Sonntag wieder die Assen-BOP durchzusetzen, wobei AVL und ITR sich sogar kooperativ zeigten. Doch weil auch alle Gegner zustimmen müssen und nur AF Corse mitzog, blieb es für Sonntag bei der Einstufung. Mit nun 41 Punkten Rückstand ist Wittmanns Traum vom „Titel zu Hause" wohl ausgeträumt. ■ ▷



Samstag Pech, Sonntag Jubel: Auch Lucas Auer erlebte eine Achterbahn

DTM



Nach Samstags-Duell: Lawson (l.) und Rockenfeller im Wortgefecht

DTM

NACHRICHTEN

MECHANIKER VERLETZT
Bei Mike Rockenfellers Pflicht-Reifenwechsel im Sonntagsrennen wurde ein Abt-Mechaniker verletzt. „Rocky", der am Samstag seinen Abschied von Audi zum Jahresende verkündet hat, gab bereits Gas, als der Mechaniker noch seine Hand am linken Hinterreifen hatte. Dieser zog sich Verletzungen an zwei Fingern zu, die noch am Sonntag operiert wurden. Für das Finale am Norisring fällt er nun definitiv aus, was schlecht für die Abt-Stopps ist, vor allem aber auch für Kelvin van der Linde (siehe „Drei Fragen" auf der nachfolgenden Seite).

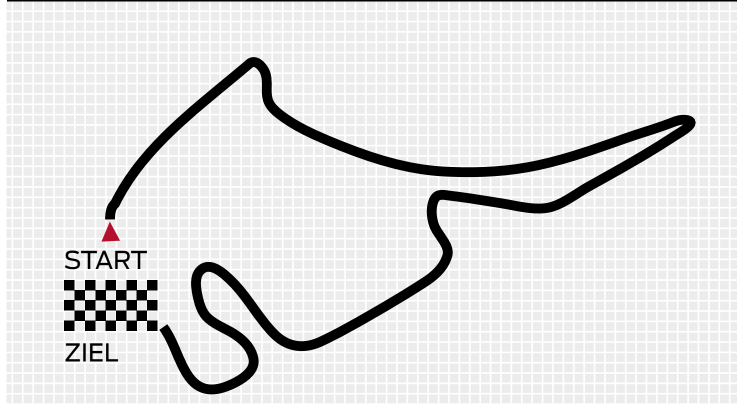
DER ERSATZ-ERSATZ
Eigentlich hätte Gary Paffett den Mücke-Mercedes in diesem Jahr pilotieren sollen. Der ursprüngliche Interims-Ersatz Maximilian Buhk stiegt aber zum Stammfahrer auf. Doch auch der war verhindert, weil er im ADAC GT Masters noch um den Titel kämpft. Die Deutsche GT-Meisterschaft fuhr parallel am Sachsenring (siehe S. 10/11). Als Ersatz-Ersatzmann wurde Marvin Dienst verpflichtet. Der wohnt nur eine halbe Autostunde vom badischen Motodrom entfernt. „Meine Freunde nennen mich immer Mister Hockenheim, weil ich gefühlt jeden Tag hier bin", sagte der GT-Masters-Laufsieger. Die respektablen Ergebnisse beim DTM-Debüt im GT3-Mercedes ohne Lenksäule: Platz 11 und 7.

DTM TROPHY: TITELDUELL
Einen Showdown gibt es auch in der Rahmenserie DTM Trophy. Die Siege in Hockenheim gingen an den erst 16-jährigen Theo Oeverhaus (BMW/Walkenhorst) sowie Ben Green (BMW/FK Performance). Green verlor am Samstag nach einer Strafe den Sieg und büßte damit viele Punkt im Titelkampf ein. Ex-Tabellenführer William Tregurtha (Mercedes/CV Performance) liegt vor dem Finale am Norisring nur drei Punkte hinter seinem britischen Landsmann.

DTM 2021 RESULTATE

HOCKENHEIM (D) 4,574 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Kelvin van der Linde	1.36,649 min
2.	Lucas Auer	+ 0,483 s
3.	Liam Lawson	+ 0,612 s
4.	Daniel Juncadella	+ 0,639 s
5.	Arjun Maini	+ 0,681 s
6.	Maximilian Götz	+ 0,712 s
7.	Vincent Abril	+ 0,775 s
8.	Nico Müller	+ 0,807 s
9.	Alexander Albon	+ 0,835 s
10.	Marvin Dienst	+ 0,872 s
11.	Esteban Muth	+ 0,920 s
12.	Philip Ellis	+ 1,137 s
13.	Marco Wittmann	+ 1,225 s
14.	Esmee Hawkey	+ 1,361 s
15.	Timo Glock	+ 1,418 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Kelvin van der Linde	1.37,392 min
2.	Lucas Auer	+ 0,087 s
3.	Arjun Maini	+ 0,121 s*
4.	Liam Lawson	+ 0,265 s
5.	Daniel Juncadella	+ 0,354 s
6.	Alexander Albon	+ 0,369 s
7.	Mike Rockenfeller	+ 0,548 s
8.	Daniel Juncadella	+ 0,594 s
9.	Maximilian Götz	+ 0,623 s
10.	Marco Wittmann	+ 0,653 s
11.	Philip Ellis	+ 0,712 s
12.	Esteban Muth	+ 0,734 s
13.	Nico Müller	+ 0,830 s
14.	Sheldon van der Linde	+ 1,120 s
15.	Timo Glock	+ 1,295 s

* +5 Startplätze (Kollision mit Auer am Samstag)

ERGEBNIS RENNEN 1

Hockenheim (D): 02.10.2021; 13. von 16 Läufen;
35 Runden à 4,574 km = 160,090 km
21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 20 Grad, leicht bewölkt/trocken
Pole-Position:
#3 Kelvin van der Linde, Audi R8 LMS, 1.36,649 min = 170,3 km/h
Schnellste Runde:
#23 Alexander Albon, Ferrari 488 GT3, 1.39,082 min = 166,1 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	1:01.14,359 h	25 +3*
2.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	+ 5,886 s	18
3.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	+ 15,601 s	15
4.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 17,233 s	12 +1*
5.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 17,940 s	10
6.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM	+ 19,966 s	8
7.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 21,119 s	6
8.	Esteban Muth (B)	Lamborghini/T3	+ 23,779 s**	4
9.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	+ 28,817 s	2
10.	Timo Glock (D)	BMW/ROWE	+ 36,432 s	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1). ** inkl. 5-Sek-Strafe

ERGEBNIS RENNEN 2

Hockenheim (D): 03.10.2021; 14. von 16 Läufen;
34 Runden à 4,574 km = 155,516 km
21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 20 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#3 Kelvin van der Linde, 1.37,392 min = 169,0 km/h
Schnellste Runde:
#23 Alexander Albon, Ferrari 488 GT3, 1.39,550 min = 165,4 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	57.33,498 min	25 +2*
2.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 6,388 s	18
3.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 12,080 s	15
4.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 12,748 s	12
5.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM	+ 13,361 s	10
6.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	+ 15,243 s	8
7.	Marvin Dienst (D)	Mercedes/Mücke	+ 17,457 s	6
8.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/Getspeed	+ 19,418 s	4 +1*
9.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	+ 22,115 s	2
10.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 24,161 s**	1 +3*

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1) ** inkl. 2x5-Sek-Strafe

STAND FAHRER

1.	Lawson	206 Punkte
2.	K. van der Linde	192
3.	Götz	180
4.	Wittmann	165
5.	Albon	130
6.	Ellis	127
7.	Auer	125
8.	Rockenfeller	77
9.	Juncadella	61
10.	S. van der Linde	55

STAND TEAMS

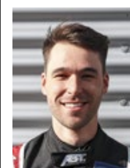
1.	AF Corse	336 Punkte
2.	Team Abt Sportsline	268
3.	Merc.-AMG Winward	252
4.	Mercedes-AMG HRT	208
5.	Walkenhorst M'sport	165
6.	ROWE Racing	64
7.	Merc.-AMG GruppeM	61
8.	Team Rosberg	51
9.	T3 Motorsport	48
10.	Merc.-AMG Getspeed	22



WILHELM

Vierkampf um den Titel: Wer fängt Liam Lawson (2. von rechts) noch ab?

DREI FRAGEN AN KELVIN VAN DER LINDE



SIE KÖNNEN BEIM FINALE AUS EIGENER KRAFT MEISTER WERDEN. HÄTTEN SIE SICH TROTZDEM MEHR VOM WOCHENENDE ERHOFFT?
Es war ein Wochenende voller Höhen und Tiefen, aber heute geht die Gesundheit meines Mechanikers vor. Es war für uns alle im Team ein riesiger Schock. Vor allem ist er ein wichtiger Teil der Boxenstopp-Crew und auf meiner Seite der Garage. Das trübt die Laune.

SIE HABEN AM FUNK GESAGT, DASS MAN DIE 25 KG BALLAST MERKT. WIE ÄUSSERT SICH DAS IM AUTO?
Ich denke, das hat man am Fernseher gesehen. Ich kämpfe so hart ich kann, aber es geht einfach nicht mehr. Die Gegner waren gestern der Meinung, dass unsere Rennpace viel zu schnell war. Aber heute hat man gesehen, wie sehr wir am Limit sind.

WIE GEHEN SIE NUN DIE MEISTERSCHAFTS-ENTSCHEIDUNG AN: MAXIMALE ATTACKE ODER AN DEN GEGNERN ORIENTIEREN?
Wir wir kommen nicht drum herum: Der Ferrari ist extrem stark und wir müssen ihn schlagen, aber vielleicht brauchen wir auch ein bisschen das Glück auf unserer Seite. Wir haben gestern auch 15 Punkte aufgeholt. Wir müssen schauen, wie es am Norisring läuft. Ich sehe es grundsätzlich immer noch positiv. Das Auto ist gut, das Team wie immer top vorbereitet.



Das Wochenende dominiert: Doppelsieger Dominik Fugel

ADAC

Sachsen-King

Dominik Fugel (Honda) dominierte bei seinem Heimspiel am Sachsenring nach Strich und Faden: Mit einem Doppelsieg und der perfekten Punktausbeute ist er nun erster Verfolger von Tabellenführer Luca Engstler (Hyundai), der erstmals Federn ließ.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn die bisherige Dominanz von Luca Engstler und Eric Scalvini (Cupra) von irgendwem gebrochen werden musste, dann von Dominik Fugel. Der kämpfte 2020 immerhin bis zuletzt um den Titel, spielte im bisherigen Saisonverlauf aber immer maximal die zweite Geige hinter den beiden Fahrern, die die Siege unter sich aufteilten. Was zumindest Engstler bisher nicht hinbekam, hat er aber nun geschafft, nämlich die 70 maximal möglichen Punkte am Wochenende für zwei Poles und zwei Rennsiege mitzunehmen. „Dieses Wochenende war perfekt, alles hat geklappt – ich bin glücklich und absolut zufrieden", sagte Fugel, der sich doch noch im Meisterschaftskampf anmeldet. Mit nun 68 Punkten Rückstand auf Luca Engstler liegt er auf dem zweiten Tabellenplatz und hat angesichts der Tatsache, dass Engstler wohl nicht beim Finale starten kann, noch alle Chancen auf den Titel – vorausgesetzt, er hält die Lücke auf Engstler beim kommenden Event in Hockenheim unter der Marke von besagten 70 Punkten.

Dass auch beim Tabellenführer nicht immer alles glattlaufen muss, stellte der Allgäuer nach einer bisherigen Traumsaison am vergangenen Wochenende fest. Nachdem er sich im Samstagsrennen bereits vom vierten Startplatz auf P2 vorgekämpft hatte, blieb er plötzlich in einem Gang stecken und musste die Box ansteuern. Dort konnte das Problem – ein beschädigter Stecker – nicht auf die Schnelle gelöst werden, am Ende reichte es so nur noch zu einem Trost-Punkt. Über Nacht wechselte das Engstler-Team so ziemlich alle Komponenten des Antriebsstrangs aus, die man straffrei wechseln darf.

> „Dieses Wochenende war perfekt, alles hat geklappt – ich bin glücklich und absolut zufrieden."
>
> Dominik Fugel

Vorzeitig zum Titel?

Doch auch am Sonntag lief das Getriebe noch nicht rund: Zu Beginn witterte Engstler noch den Honda von Fugel, der nach einem Frühstart mit einer Fünf-Sekunden-Strafe belegt wurde. Doch nachdem er den Anschluss recht bald verloren hatte, gingen dann auch zusätzlich die Probleme wieder los. „Ich habe ab Rennmitte beim Gangwechsel gekuppelt, um ins Ziel zu kommen", berichtet der Wiggensbacher. Er hatte dabei noch Glück im Unglück. Zwar verlor er nach vorne viel Boden, doch weil hinter ihm der Kampf um P3 tobte und sich die Gegner mit Kämpfen aufhielten, reichte es für Engstler noch zu P2. Zu mehr als Schadensbegrenzung reichte es derweil auch bei Scalvini nicht, der bei seiner Sachsenring-Premiere sichtlich zu kämpfen hatte. Keine Quali-Punkte, nur P13 im ersten Rennen nach Kollisionen und zwei (!) Reifenschäden. Von ebenfalls P13 im zweiten Qualifying ging es im Sonntagslauf aber immerhin noch bis auf P6 nach vorne. „Ich musste extrem auf meine Reifen aufpassen, um überhaupt ins Ziel zu kommen. Das waren wichtige Punkte für die Meisterschaft", bewertet der Italiener.

Tatsächlich dürfte er auch der Hauptgegner für Engstler bleiben. Nach dem Mega-Wochenende am Sachsenring fährt Dominik Fugel mit der maximalen Zuladung von 60 kg nach Hockenheim. Die hatte Engstler beim letzten Auftritt im badischen Motodrom, nächstes Mal muss er nur 20 kg mitnehmen, Scalvini ist sogar komplett „leer".

„Ich schaue auf den Abstand zu Scalvini", bestätigt Engstler, wen er beim Unternehmen vor-

zeitiger Titel im Blick haben wird. Aktuell beträgt der Unterschied 81 Punkte. Scalvini ist also unter Zugzwang. Engstlers persönliches Saisonfinale hat zudem einige taktische Vorteile: Er kann im Qualifying so schnell fahren wie möglich, weil er nicht auf die Gewichte fürs „echte" Saisonfinale schielen muss. Außerdem kann er die besten Reifen verfeuern, weil er ja am Nürburgring eh keine mehr benötigt. Es wird also für Fugel im wahrsten Sinne des Wortes schwer und Scalvini hatte selbst mit 50 kg Gewichtsvorteil gegen Engstler zu kämpfen, als man im September bereits in Hockenheim fuhr.

Kircher auf dem Podest

Beim konzentrierten Blick auf den Titelkampf lohnt auch der Blick ins Feld, denn dort ging es auch am Sachsenring wieder munter zur Sache. Am Samstag kämpften Martin Andersen (Engstler-Hyundai) und Marcel Fugel (Fugel-Honda) beherzt um P2, wobei eine Kollision dieses Duell für Fugel jäh beendete.

Nutznießer war René Kircher, dessen Oettinger-Team nach einem rabenschwarzen Wochenende in der Lausitz (erst Getriebe-, dann Motorschaden) bereits in Hockenheim guten Speed zeigte. Nun konnte Kircher auch im Rennen sein Potenzial umsetzen und holte seinen überhaupt erst zweiten Podestplatz in der TCR Germany nach Spielberg 2019.

Am Sonntag war Andersen erneut im Kampf um die Vergabe der Podestplätze. Erneut war Marcel Fugel mit dabei, aber der musste wieder – diesmal mit technischen Problemen – vorzeitig aufgeben. Doch nicht Andersen durfte mit Dominik Fugel und Luca Engstler aufs Podium, sondern Nico Gruber in einem weiteren Engstler-Hyundai.

Der Österreicher dominiert zwar in diesem Jahr die Junior-Wertung und könnte dort in Hockenheim vorzeitig den Sack zumachen, doch zu den erhofften dauerhaften Besuchen auf dem „großen" Stockerl kam es in diesem Jahr noch nicht.

Das Engstler-Team kann in Hockenheim vielleicht die ganz große Sause starten: Auch in der Teamwertung liegt die vorzeitige Entscheidung in der Luft. ■



ADAC

Tabellenführer Luca Engstler wurde von Getriebeproblemen geplagt



ADAC

Schwerer Stand: Eric Scalvini ließ im Titelrennen wichtige Punkte liegen

NACHRICHTEN

LADNIAK BEI WIMMER

Nach dem schweren Startunfall am Lausitzring wurde der stark beschädigte VW Golf von Szymon Ladniak verkauft. Am Sachsenring stand der Pole dennoch wieder am Start, um weiter Erfahrung zu sammeln und vor allem die für ihn neue Strecke kennenzulernen. Er fragte bei drei Teams an und landete letztlich beim Team Wimmer Werk Motorsport, wo er einen „alten" Cupra Leon DSG fuhr. Mit dem ging es direkt zum besten Saisonergebnis: Am Samstag fuhr Ladniak auf Platz 9.

HERTNER ERSTER MEISTER

Seit diesem Jahr gibt eine Trophy-Wertung für „ambitionierte Gentlemen-Fahrer". Und bereits nach dem drittletzten Event steht ihr erster Meister fest: Roland Hertner (61/Engstler-Hyundai) sicherte sich am Sachsenring vorzeitig den Titel. Nach acht Klassensiegen in bisher zehn Rennen hat er 116 Punkte auf dem Konto – 55 mehr als sein erster Verfolger Günter Benninger (Cupra). Maximal sind bei den Events in Hockenheim und am Nürburgring aber nur noch 52 Punkte zu holen.

RÖHNER ZUM ZWEITEN

Wie schon am Lausitzring griff Christopher Röhner auch bei seinem Heimspiel am Sachsenring ins Lenkrad eines dritten von Fugel Sport eingesetzten Honda. Bei seinem zweiten Gastauftritt zeigte er erneut vielversprechenden Speed und fuhr im ersten Lauf sogar in die Top 5.

SACHSENRING (D), 1. RENNEN

9. von 14 Läufen, 22 Runden à 3,645 km (18 gestartet, 16 gewertet)

1.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	33.02,925 min
2.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 14,389 s
3.	René Kircher (D), Volkswagen Team Oettinger	Volkswagen	+ 20,529 s
4.	Patrick Sing (D), RaceSing	Hyundai	+ 25,079 s
5.	Christopher Röhner (D)**, Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 25,278 s
6.	Philipp Regensperger (D), Regensperger Racing	Opel	+ 34,790 s
7.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 36,334 s
8.	Roland Hertner (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 45,183 s
9.	Szymon Ladniak, Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 45,268 s
10.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 59,006 s

Schnellste Runde: 1.27,498 min (D. Fugel) **Gaststarter

SACHSENRING (D), 2. RENNEN

10. von 14 Läufen, 19 Runden à 3,645 km (16 gestartet, 14 gewertet)

1.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	29.23,731 min*
2.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 17,286 s
3.	Nico Gruber (A), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 19,353 s
4.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 19,571 s
5.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 22,266 s
6.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 24,321 s
7.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 26,631 s
8.	Philipp Regensperger (D), Regensperger Racing	Opel	+ 27,167 s
9.	René Kircher (D), Volkswagen Team Oettinger	Volkswagen	+ 27,657 s
10.	Christopher Röhner (D)**, Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 35,338 s

Schnellste Runde: 1.26,8351 min (D. Fugel) *inkl. 5-Sek.-Strafe **Gaststarter

STAND FAHRER

1.	Engstler	281 Punkte
2.	D. Fugel	213
3.	Scalvini	200
4.	Andersen	194
5.	Gruber	160
6.	Karklys	119
7.	M. Fugel	109
8.	Regensperger	89
9.	Jahr	85
10.	Kircher	84

STAND TEAMS

1.	Hyundai Team Engstler	403 Punkte
2.	Honda ADAC Sachsen	261
3.	Wimmer Werk Motorsport	231

STAND JUNIOREN

1.	Gruber	109 Punkte
2.	Regensperger	72
3.	Kircher	61
4.	Legutko	39

Supercars

Elf Rennen in Sydney

Die australische Supercars-Serie hat ihren Restfahrplan für die Saison herausgegeben. Nach der Winterpause finden elf der zwölf restlichen Rennen in Eastern Creek statt.

Von: **Michael Bräutigam**



MOTORSPORT IMAGES

Ende Oktober kehren die Supercars in Sydney zum Rennbetrieb zurück

Seit Juli stehen – abgesehen von Testfahrten für die neuen Gen3-Fahrzeuge – die Räder in der Supercars-Serie weitgehend still, doch der australische Winter neigt sich langsam dem Ende zu und bald geht es weiter. Nachdem aufgrund der unklaren Corona-Lage zuletzt praktisch alle Rennen bis auf die 1000 km von Bathurst (5. Dezember) abgesagt werden mussten, gibt es nun einen neuen Fahrplan: Verteilt auf vier Events mit unterschiedlichen Streckenvarianten werden die nächsten elf (!) Meisterschaftsläufe im Sydney Motorsport Park in Eastern Creek ausgetragen.

Los geht's am letzten Oktober-Wochenende, die nächsten drei Events folgen mit je einer Woche Abstand. Dann ist eine Woche Pause, bevor am Mount Panorama der Saisonabschluss ansteht.

Mittlerweile ist auch bekannt, dass der Saisonstart 2022 in Newcastle stattfinden soll. Nachdem Adelaide jahrelang als Auftakt-Ort diente, kehrt man also zur Stadtstrecken-Tradition zurück. Der restliche Kalender für 2022 soll in Kürze vorgestellt werden. Durch die restriktive Covid-Politik samt Quarantäne-Regeln auch innerhalb Australiens gibt es immer wieder Unsicherheiten bei der Planung. Um zumindest etwas mehr Planungssicherheit zu erlangen, wurde deshalb bereits für die restlichen Rennen 2021 eine Impfpflicht für die Supercars-Piloten eingeführt. ■

NACHRICHTEN

WTCR: BÄCKMANS RAUS
Andreas und Jessica Bäckman beenden vorzeitig ihre WTCR-Saison. Das schwedische Geschwisterpaar habe nicht die erhofften Resultate eingefahren und möchte sich nun für 2022 neu sortieren. Bisher fuhren beide mit Hyundai Elantras des Target-Teams. Erstmals in diesem Jahr wird dagegen am kommenden Wochenende in Most Wildcard-Pilot Petr Fulín (Cupra) am Start sein.

STCC: DAHLGREN MEISTER
Bereits am vorletzten Wochenende konnte sich Robert Dahlgren (Cupra) seinen dritten STCC-Titel sichern. Zwei der drei Rennen in Mantorp gewann der ehemalige WTCC-Pilot, im dritten Lauf holte sich PWR-Teamkollegin Mikaela Åhlin-Kottulinsky ihren ersten Saisonerfolg. Sie hat auch gute Chancen, beim Finale kommendes Wochenende in Knutstorp den Vizetitel zu holen.

NASCAR

Zwei Überraschungen in 'dega

Das Cup-Rennen in Talladega musste wegen Regens auf Montag (nach Redaktionsschluss) verschoben werden. Deshalb ein Blick auf die zweite und dritte NASCAR-Liga.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Xfinity-Rennen von Talladega endete mit einem Überraschungssieger. Brandon Brown (Chevrolet) hatte gerade eine hauchdünne Führung, als in der 102. von 113 geplanten Runden eine Gelbphase ausgerufen wurde. Dadurch wurde es zu dunkel für einen Restart, sodass nach 107 Runden das Rennen abgebrochen wurde. Brown bekam den Sieg zugesprochen und bescherte damit nicht nur sich, sondern auch dem von seinem Vater Jerry Brown geführten Brandonbilt-Team den ersten Sieg überhaupt. Tabellenführer ist fünf Rennen vor Saisonende weiterhin Austin Cindric (Ford). Der Titelverteidiger möchte vor seinem bereits beschlossenen Aufstieg in den Cup noch mal den Titel holen.

Trucks: Neuer Sieger

Auch in der dritten Liga gab es in Talladega einen neuen Sieger, wobei der sogar noch ein krasserer Außenseiter als Brown war. Tate Fogleman (Chevrolet) hatte bisher nur ein Top-10-Ergebnis und konnte nie ein Superspeedway-Rennen beenden. Nun gelang ihm der Coup, jedoch nicht ganz geräuschlos.

Beim Sprint zur Ziellinie drehte er Leader John Hunter Nemechek (Toyota) herum und konnte sich nur knapp vor Tyler Hill (Toyota) behaupten. Dritter wurde Todd Gilliland (Ford), dahinter rutschte Nemechek als Vierter über den Zielstrich.

In der Gesamtwertung liegen Nemechek und sein erster Verfolger Ben Rhodes (Toyota) gerade mal um einen Punkt getrennt an der Spitze. Noch sind hier zwei Rennen offen. ■


NASCAR

Erster Sieg: Brandon Brown gewann das Xfinity-Rennen von Talladega



NASCAR

Wildes Finish bei den Trucks: Fogleman (#12) gewinnt mit Vorbande



Texas ist weiterhin sein Revier: Auf dem COTA-Linkskurs war Marc Márquez wieder unantastbar

Es lebe der König

Es gab keinen Zweifel daran, wer in Austin das PS-Rodeo gewinnen würde. Marc Márquez konnte auf seiner Paradestrecke auch gehandicapt brillieren. Aber Fabio Quartararo ist seinem WM-Titel ein ganzes Stück näher gekommen.

Von: **Imre Paulovits**

Da musste er erst einmal anrufen. Kaum war Marc Márquez im Parc Fermé angekommen, ließ er sich sein Telefon reichen, rief eine Nummer an, und kurze Zeit später grölte die ganze Honda-Truppe in das Handy hinein. „Alberto Puig konnte nicht in die USA kommen, deshalb habe ich ihn gleich angerufen", klärte Marc Márquez auf. „Er ist ein wichtiger Teil unseres Teams, denkt unermüdlich mit, da ist es selbstverständlich, dass wir auch unsere Freude mit ihm teilen." Und freuen konnten sie sich nun wirklich. Nach dem Sachsenring hat der noch immer nicht richtig genesene achtfache Weltmeister nun auch in Austin dominiert und war für alle anderen eine Nummer zu groß. Sein Sieg stand nie außer Frage. Er hat nun bei acht Auftritten auf dieser Strecke sieben Mal die Pole-Position herausgefahren und sieben Mal gewonnen. Nur der Ausrutscher von vor zwei Jahren trübt seine Bilanz.

Rodeo-Piste

Es war eine Erlösung, nach mehr als anderthalb Jahren wieder auf dem amerikanischen Kontinent fahren zu können. Doch der Circuit of the Americas ist seit April 2019, als die MotoGP dort das letzte Mal fuhr, noch einmal deutlich welliger geworden, und das ist mit einem MotoGP-Motorrad nicht lustig. „Es ist eine tolle Anlage mit einer tollen Linienführung", stellte Francesco Bagnaia fest. „Aber wir haben in der Safety Commission klare Worte gesprochen. Entweder von Turn 2 bis Turn 11 wird komplett neu asphaltiert, oder wir kommen nicht mehr." Dass sich bei der Linienführung Berg hoch, Berg runter, mit langen Wechselkurven und harten Bremspunkten, die sich einst Ex-500er-Weltmeister Kevin Schwantz ausgedacht hat, die MotoGP-Motorräder winden und zieren, ist bekannt, seit mit ihnen hier das erste Mal gefahren wurde. Es hat sich auch der Begriff Pferdestärken-Rodeo eingenistet. Aber dieser Begriff bekam eine neue Bedeutung, so wie die Motorräder in den ersten Trainings von einer Welle zur anderen geworfen wurden.

> „Ich habe voll gepusht, um von den Ducatis und den Suzukis wegzukommen. Das war mein Maximum. Marc Márquez war aber einfach noch ein ganzes Stück schneller."
>
> Fabio Quartararo

Obwohl man meinen müsste, Marc Márquez würde dies mit einem geschwächten rechten Arm besonders behindern, kam der achtfache Weltmeister vom ersten Zeittraining an in einen Rhythmus, der allen anderen überlegen war. „Beim Bremsen kann ich mich abstützen, und es wären die Rechtskurven, für die meine Kraft nicht reichen würde", gestand Márquez. „Hier gibt es viel mehr Linkskurven, so habe ich es leichter. In Linkskurven kann ich mit dem linken Arm drücken, das kann ich mit dem rechten nicht. In Rechtskurven ziehe ich nur mit dem linken Arm und unterstütze diesen, so gut ich kann, mit dem rechten. Das ist zu unkontrolliert und nimmt mir die Kraft. An meinem rechten Arm fehlt noch viel vom Trizeps, und auch mein Unterarm hat noch nicht die volle Kraft." In Linkskurven, die Márquez von Natur aus immer besser konnte, hat er eine Technik gefunden, mit der er die Honda nah an seinem natürlichen Fahrstil fahren kann, und so wirkte er wie in seinen besten Tagen.



MOTOGP



MOTOGP

Nicht zaghaft: Quartararo (#20), Bagnaia (#63), Mir, Rins und Miller im Nahkampf



MOTOGP

Lawrence, Márquez und der Donut



MOTOGP

Gutes Wochenende mit schlechtem Abschluss: Johann Zarco war nach der Armpump-OP wieder stark, stürzte aber

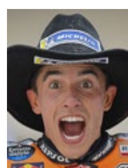
Hatten die Suzuki- und die Yamaha-Techniker zunächst alle Hände voll zu tun, damit ihre Fahrer einigermaßen über die Bodenwellen kamen, hatte neben Márquez noch Jack Miller mit der Werks-Ducati Oberwasser und fuhr in FP3 und FP4 jeweils die schnellste Zeit. Der hartgesottene Australier fand feine Linien, um die Ducati so ruhig wie möglich um die Strecke zu bringen, den Rest erledigte die Motorleistung auf der langen Geraden. Doch bis zum Qualifying fand auch Francesco Bagnaia den Weg, so effizient zu fahren wie in den letzten beiden Rennen. Der Italiener fuhr seine dritte Pole-Position in Folge heraus. Der letzte Landsmann, dem dies gelungen ist, war sein Mentor Valentino Rossi 2009.

Auf einmal gehts

Im Rennen waren dann doch wieder alle durcheinander gemischt. „Bis dahin ist jeder so viel hier gefahren, dass er weiß, wie man die Bodenwellen am günstigsten umfährt. Und auch die Techniker haben alles abgestimmt bekommen", erklärte Márquez, warum plötzlich weniger Beschwerden kamen. Nun mischten auch die beiden Suzukis vorne mit, und auch Fabio Quartararo hatte die Pace, dass er zwar nicht mit Marc Márquez mitgehen konnte, dafür aber die anderen abhängen konnte. „Ich lasse mich nicht verrückt machen", gab Quartararo zu Protokoll. „Natürlich wird man nervöser, je näher das Saisonende rückt. Aber wir haben genug Vorsprung, da ist Bagnaia in der deutlich ungünstigeren Lage."

Bei Ducati denkt man auch unentwegt über Lösungen nach. Weil Jack Miller im Rennen nicht die Pace hatte wie der unaufhaltsam aufrückende Bagnaia, gab man ihm gleich ein Signal, dass er selbigen vorbeilassen solle. Das tat der Australier auch brav. Aber ob das genügen wird, in drei Wochen in Misano wieder Druck auf den WM-Leader auszuüben und die WM-Entscheidung noch weiter hinauszuzögern? Oder wird Quartararo schon dort gleich seinen ersten WM-Matchball verwandeln? ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



BESSER HÄTTE DIESES RENNEN FÜR SIE WOHL KAUM LAUFEN KÖNNEN ...

Es war ein großartiger Rennsonntag. Bereits im Warmup begann ich, ein gutes Gefühl zu entwickeln. Da war Plan A, das Rennen gleich anzuführen. Ich hatte auch einen perfekten Start, ich konnte spät und hart in die erste Kurve hineinbremsen. Ab der fünften Runde wollte ich dann richtig pushen, und ich bin von hohen 2.04er-Zeiten auf niedrige 2.04 gegangen. Das Motorrad fühlte sich richtig gut an, das Fragezeichen war meine körperliche Verfassung. Aber bei der Hitze hat jeder seine Probleme bekommen. Die Lücke, die ich auf Fabio Quartararo öffnen konnte, konnte ich gut managen und gleichmäßig fahren.

WIE WAREN DIE LETZTEN RUNDEN?

Ich hatte schon einige Fehler drin. Drei Runden vor Schluss bin ich fast in Turn 6 gestürzt, als ich etwas unkonzentriert war und fast das Vorderrad verloren habe. Weil meine Pace sehr hoch war, musste ich nur drei, vier Runden pushen, um genügend Vorsprung zu haben. Da hatte ich am Ende noch genug Energie.

STANDEN SIE UNTER DRUCK?

Natürlich spürt man einen gewissen Druck, aber ich habe dieses Jahr eine ganz merkwürdige Saison. Da stürze ich und spüre es nicht, ich bin mal schnell, mal langsam und verstehe es nicht. Aber es sieht so aus, dass ich bei bestimmten Rennen besser fahren kann. Ich bin allerdings noch weit weg von meiner früheren Form.

Vom Reifen verlassen


POLARITY PHOTO

Brad Binder fuhr am Sonntag wieder eine seiner üblichen Aufholjagden – bis sein Hinterreifen schlagartig nachließ. Miguel Oliveira erging es genauso, er verpasste die Top Ten knapp.

Von: **Imre Paulovits**

Als die Trainings am Freitag auf dem mittlerweile ziemlich mitgenommenen Asphalt des Circuit of the Americas aufgenommen wurden, gehörte Miguel Oliveira zu denen, die sich am besten mit den zahlreichen Bodenwellen bei Nässe arrangieren konnten. Der Portugiese ließ sich die viertschnellste Zeit gutschreiben. Brad Binder war zu diesem Zeitpunkt Neuntschnellster. Wenn auch alle KTM-Fahrer im zweiten, trockenen Training aus den Top Ten fielen, konnte sich Brad Binder mit der achtschnellsten Zeit am Samstagmorgen gleich für Q2 qualifizieren. Oliveira verpasste den Einzug als Elfter knapp, und auch aus der Q1 kam er nicht weiter, nachdem er einen Ausrutscher hatte, gerade als er auf Zeitenjagd ging, rutschte er harmlos aus, und so landete er auf dem 18. Startplatz. Auch Binder konnte seine Situation nicht perfekt nutzen, seine Zeit reichte nur für Startplatz 11.

Dass Binder am Sonntag seine Aufholjagden initiiert, gehört mittlerweile schon fast zum guten Ton eines MotoGP-Rennens. Auch diesmal war es nicht anders, der Südafrikaner war bereits vor Rennmitte auf dem achten Rang angelangt, doch von dort konnte er sich nicht weiter verbessern, sondern musste gar noch eine Position abgeben. „Wir haben uns für den mittleren Hinterreifen entschieden. Der hat aber mit einem Schlag nachgelassen“, wunderte sich Binder. „So konnte ich nur noch den Vorderreifen pushen, und so hat dieser gegen Rennende ebenfalls nachgelassen. So konnte ich beim Hineinfahren nicht pushen, und am Kurvenausgang hatte ich auch zuvor schon keine Traktion. Ganz ehrlich hatte ich mir hier mehr erhofft als einen neunten Platz, und es ist schon ziemlich frustrierend, Amerika so zu verlassen.“

Miguel Oliveira fuhr derweil von Platz 18 auf 11 vor. „Es war nicht leicht, auf dieser Strecke Positionen gutzumachen. Dafür, dass wir einen ziemlichen Abfall bei den Reifen hatten, war es gar kein so schlechtes Rennen.“ ■

KOMMENTAR

GERADE GUT GEGANGEN

Der Unfall, der im Moto3-Rennen die zweite rote Flagge ausgelöst hat, hätte ganz böse enden können. Deniz Öncü hatte auf der langen Geraden gewedelt und war dabei mit Jeremy Alcoba zusammengestoßen, der daraufhin stürzte. Bei Tempo 230 flogen WM-Leader Pedro Acosta und Snipers-Pilot Andrea Migno über das dahinschliddernde Motorrad. Doch wie durch ein Wunder konnten alle drei Piloten gleich aufstehen und den Ort des Geschehens auf eigenen Beinen verlassen. Die Rennleitung griff durch: Sie erteile Öncü wegen gefährlichen Fahrens eine Sperre für die Grands Prix in Misano und Portimão. Sicherlich hat es Öncü nicht gewollt, doch an ihm wurde ein Exempel statuiert. Aber alle MotoGP-Piloten waren sich einig: Es musste eine Signalwirkung her, das Leben der Nachwuchsfahrer muss vor ihrem eigenen Ehrgeiz geschützt werden.



Imre Paulovits, Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

GESCHLOSSENE USA

Es war für den gesamten MotoGP-Tross nicht leicht, in die USA zu kommen. Bis Anfang November werden nur Personen von Nationalem Interesse aus dem Schengen-Raum in die USA gelassen. So erhielt auch jeder, der nach Austin flog, ein Papier von dem Circuit of the Americas, der genau dies bescheinigte. Ohne es konnte niemand in die Flüge einchecken oder die Einreisekontrolle passieren. Aber einmal im Land der Unbegrenzten Möglichkeiten angekommen, stellte man fest, dass in Europa weit strengere Corona-Regeln herrschen.

GEWITTERWARNUNG

Am Mittwoch vor dem Grand Prix war ein Dreh mit Marc Márquez und dem 250er-US-Motocross-Champ Jett Lawrence mit Minibikes auf der COTA-Gokartbahn geplant. Doch die Filmcrew konnte nicht landen, weil ein Gewitter den Flugverkehr lahmlegte, ihr Flieger musste in Dallas landen und kam erst mit ordentlich Verspätung in den frühen Morgenstunden an. Rechtzeitig für den Dreh war dann doch jeder da, wenn auch mit kleinen roten Augen.

WIEDER LEBEN

Was in Europa derzeit noch undenkbar ist, wurde in Austin Wirklichkeit. Zum einen wurden die Gästetickets pro Mannschaft auf 20 erhöht, zum anderen durften auch wieder Zuschauer in die Boxengasse, wenn auch nur kurz und unter strengen Auflagen. Um die Strecke herum präsentierte sich auch die amerikanische Motorrad-Industrie, man spürte richtig, wie ihnen eine solche Veranstaltung fehlte. Besonders Ducati und Honda organisierten für ihre Kunden große Marken-Parkplätze und fuhren ihre neuen Modelle auf.

LEGENDEN UNTER SICH

Kevin Schwantz, 500er-Weltmeister von 1993, und einer der Initiatoren des Circuit of the Americas war selbstverständlich auch gekommen. Am Sonntag zeigte er Hollywood-Legende Orlando Bloom im Fahrerlager herum. Auch Ex-Superbike-Weltmeister und MotoGP-Sieger Ben Spies kam. Der 37-jährige hat nach einem schweren Offroad-Unfall ganz mit dem Motorsport aufgehört. Er widmet sich nur noch seiner Familie mit den beiden Töchtern, ist aber auch weiterhin noch bestens über den Motorsport informiert


MOTOGP

Zwei Legenden: Kevin Schwantz (l.) und Orlando Bloom

MOTOGP-ERGEBNISSE

Austin (USA) – 3. Oktober 2021 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,260 km über 20 Runden à 5,513 km.
21 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 32 °C, Asphalt 41 °C, Schnitt des Siegers: 158,6 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	41.41,435 min	338,5 km/h	2.04,368 min	H/S	25
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	20	+4,679 sec	338,5 km/h	2.04,761 min	H/S	20
3.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	20	+8,547 sec	347,2 km/h	2.04,955 min	H/S	16
4.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	20	+11,098 sec	342,8 km/h	2.04,940 min	H/S	13
5.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	20	+11,752 sec	348,3 km/h	2.04,821 min	H/S	11
6.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	20	+13,269 sec	350,6 km/h	2.05,093 min	H/S	10
7.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	20	+14,722 sec	352,9 km/h	2.04,631 min	H/H	9
8.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	20	+13,406 sec	346,1 km/h	2.05,103min	H/S	8
9.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	20	+15,832 sec	350,6 km/h	2.05,070 min	H/S	7
10.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	20	+20,265 sec	347,2 km/h	2.04,957 min	H/S	6
11.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	20	+23,055 sec	348,3 km/h	2.05,012 min	H/S	5
12.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	+24,743 sec	348,3 km/h	2.05,519 min	H/S	4
13.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	20	+25,307 sec	343,9 km/h	2.05,386 min	H/S	3
14.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	20	+26,853 sec	346,1 km/h	2.05,627 min	H/M	2
15.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	20	+28,055 sec	342,8 km/h	2.05,914 min	H/M	1
16.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	20	+30,989 sec	348,3 km/h	2.05,460 min	H/S	-
17.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	20	+35,251 sec	347,2 km/h	2.04,499 min	H/S	-
18.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	20	+42,239 sec	341,7 km/h	2.06,157 min	H/S	-
19.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	20	+49,854 sec	339,6 km/h	2.05,854 min	H/S	-
	nicht gewertet:							
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	8	+12 Runden	350,6 km/h	2.05,691 min	H/S	-
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	5	+15 Runden	350,6 km/h	2.05,060 min	H/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	2.02,781 min
2.	Quartararo	2.03,129 min
3.	M. Márquez	2.03,209 min
4.	Martín	2.03,278 min
5.	Nakagami	2.03,292 min
6.	Zarco	2.03,379 min
7.	Rins	2.03,453 min
8.	Mir	2.03,528 min
9.	Marini	2.03,546 min
10.	Miller	2.03,720 min
11.	Binder	2.03,781 min
12.	P. Espargaró	2.03,875 min
13.	Morbidelli	2.03,872 min
14.	Dovizioso	2.04,044 min
15.	A. Márquez	2.04,100 min
16.	Bastianini	2.04,118 min
17.	Lecuona	2.04,324 min
18.	Oliveira	2.04,392 min
19.	A. Espargaró	2.04,419 min
20.	Rossi	2.04,699 min
21.	Petrucci	2.04,829 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	254
2.	Bagnaia	202
3.	Mir	175
4.	Miller	149
5.	Zarco	141
6.	Binder	131
7.	M. Márquez	117
8.	A. Espargaró	104
9.	Viñales	98
22.	Bradl	13

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	291
2.	Yamaha	282
3.	Suzuki	197
4.	KTM	185
5.	Honda	173
6.	Aprilia	105

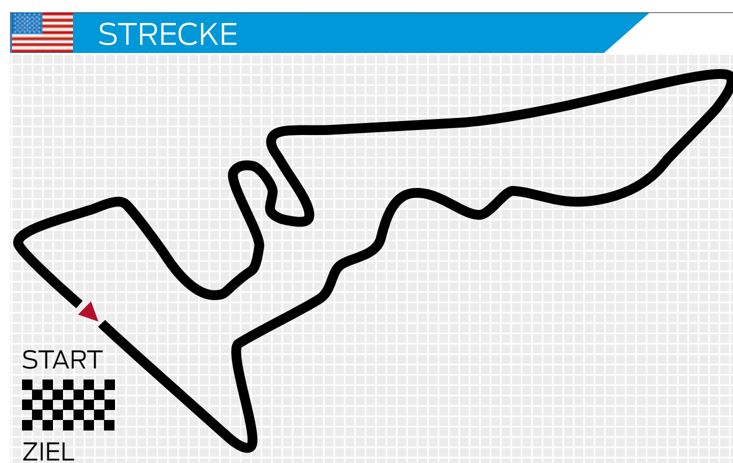
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	351
2.	Monster Energy Yamaha MotoGP	349
3.	Team Suzuki Ecstar	256
4.	Pramac Racing	227
5.	Red Bull KTM Factory Racing	223
6.	Repsol Honda Team	194
7.	LCR Honda	124
8.	Aprilia Racing Team Gresini	111
9.	Esponsorama Racing	101
10.	Tech3 KTM Factory Racing	75

„Fabio Quartararo steht mehr unter Druck als ich. Er steht kurz vor dem Titel, mir kann er in diesem Jahr nur noch durch ein Wunder gelingen.“

Francesco Bagnaia

CIRCUIT OF THE AMERICAS (USA) 5,513 KM



Rundenrekord: **2.03,575 Marc Márquez (Honda), 2014**
Quali-Rekord: **2.02,135 Marc Márquez (Honda), 2015**
Topspeedrekord: **352,9 km/h Jack Miller (Ducati), 2021**



MOTOGP

Marc Márquez (l.) und Fabio Quartararo: Meister von Austin und Weltmeister 2021?

Raúl Fernández bricht sogar



POLARITY PHOTO

Wie einst Marc Márquez: Raúl Fernández hat bereits sieben Siege in seiner Moto2-Rookie-Saison auf dem Konto

Das Tempo von Raúl Fernández zermürbt einen Gegner nach dem anderen. Remy Gardner stürzte beim Versuch, ihm in Austin zu folgen – die WM ist nun völlig offen.

Von: **Imre Paulovits**

Er ließ nicht den geringsten Zweifel daran, dass er auch den schwierigen Circuit of the Americas auf Anhieb erobern will. Es war schon furchteinflößend, wie er die Kalex über die Bodenwellen scheuchte. Gleich in FP1 war er Schnellster, und das änderte sich bis zum Rennende nicht. Er fuhr dort ein Tempo, sodass sogar WM-Leader Remy Gardner darunter einbrach, einen Fehler machte und stürzte. Weil Gardner seine Kalex nicht wieder starten konnte, hat er nun volle 25 Punkte eingebüßt, der Abstand beträgt nur noch 9

Motorrad-WM

Verrückte Saison weiter in voller Fahrt

Romano Fenati wechselt zu Speed-Up in die Moto2, Yamaha und Valentino Rossi holen Manuel Gonzales in die mittlere GP-Klasse.

Von: **Imre Paulovits**

Am Samstag gab Speed-Up-Eigner Luca Boscoscuro bekannt, dass er für nächstes Jahr neben dem hochtalentierten erst 16-jährigen Europameister Fermin Aldeguer Romano Fenati verpflichtet hat. Damit steigt der 25-jährige Italiener zum zweiten Mal nach 2018 wieder in die Moto2 auf. „Ich bin seither ein ganz anderer Mensch, ich werde diese Chance kein zweites Mal wegwerfen", machte Fenati klar. Sein aktueller Teamchef Peter Öttl: „Natürlich ist man immer traurig, wenn man einen guten Fahrer ziehen lassen muss. Aber wir hatten die Geschichte mit Romano von vornherein so aufgebaut, dass er in die Moto2 will, und wir können stolz sein, dass wir ihn dahin gebracht haben." Öttl hat derweil Ayumu Sasaki verpflichtet. Der zweite Fahrer soll in Misano bekannt gegeben werden.

MV Agusta hatte in Aragón den hochtalentierten Supersport-300-Weltmeister von 2019, Manuel Gonzales, als Reservepilot für den verletzten Lorenzo Baldassarri fahren lassen und dem 19-jährigen Spanier danach einen Vertrag für 2022 unterbreitet. Doch nun hat Yamaha-VR46-Academy Gonzales unter Vertrag genommen. Auch das American Racing Team rüstet mit einem Talent auf. Neben Cameron Beaubier soll nächstes Jahr der 19-jährige Sean Dyllan Kelly bei der amerikanischen Moto2-Formation fahren, der dieses Jahr überlegen die US-Supersport-Meisterschaft gewonnen hat. Bei Italtrans macht der dritte Amerikaner im Bunde, Joe Roberts, weiter, auch Lorenzo Dalla Porta bekommt ein weiteres Jahr im italienischen Team.

In der Moto3 hat Hervé Poncharal den Vertrag mit Deniz Öncü verlängert, als Teamkollegen verpflichtete das französische KTM-Werksteam den Moto3-Junioren-WM-Leader, den 16-jährigen Spanier Daniel Holdago. Offiziell ist es noch nicht, aber KTM soll ihren chinesischen Partner CF Moto mit dem Prüstel-Team in die Moto3 bringen. ■



SPEED UP

Geeinigt: Speed-Up-Teameigner Luca Boscoscuro (l.) und Romano Fenati

Remy Gardner

Punkte, der WM-Kampf ist nun offen entbrannt."

Doch erst einmal galt es Fabio di Giannantonio, der zum Schluss einen heißen Endspurt hinlegte, hinten zu halten. „Wir hatten uns über die Saison in der Abstimmung verrannt, nun fahren wir wieder wie vor Mugello, und ich komme wieder besser mit dem Motorrad zurecht", gab Giannantonio zu. Doch Fernández hatte die Reserven und fuhr seinem siebten Saisonsieg entgegen, womit er die Marke aus Marc Márquez' Moto2-Rookie-Jahr 2011 bereits egalisiert hat – und es stehen noch drei Rennen aus. „Natürlich ist mein Traum der Titel", gibt Fernández zu. „Nun sind wir in Schlagdistanz, wir konzentrieren uns aber weiter von Rennwochenende auf Rennwochenende. Mal sehen, was dabei herauskommt."

Es gab in Austin ominöse Defekte. Das Motorrad von Sam Lowes blieb mit Elektronik-Schaden stehen, und auch Marcel Schrötter musste das Rennen vorzeitig beenden. „Ich hatte einen guten Start, und mein Tempo war deutlich besser als im Warm-up. Mein Grip hat leider extrem schnell abgebaut, aber es war mir klar, dass die anderen auch Probleme bekommen würden. Dann aber hatten wir plötzlich ein elektronisches Problem, was mich zwang, das Rennen abzubrechen."

Dafür hatte Teamchef Jürgen Lingg umso mehr Freude an Rookie Tony Arbolino. Der 21-jährige Italiener war das ganze Wochenende stark, konnte sich als Siebter qualifizieren, im Rennen wurde er Sechster hinter dem vor Heimpublikum völlig enthemmten Cameron Beaubier. „Ich hatte einen ziemlich intensiven Kampf mit Cameron Beaubier", grinste Arbolino. „Er war an den Bremspunkten sehr stark. Wir haben uns mit jeder Session verbessert, ich fühle mich nun wirklich mit dem Motorrad verbunden. Das Rennen war sehr anstrengend, jetzt freue ich mich schon auf Misano, wir sollten auch dort stark sein." ■

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Austin (USA) – 3. Oktober 2021 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,234 km über 18 Runden à 5,513 km. 29 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 30˚ C, Asphalt 39˚ C.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Raúl Fernández (E)	Kalex	18	39.10,521 min	2.09,794 min	25
2.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	18	+1,734 sec	2.10,050 min	20
3.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	18	+3,100 sec	2.10,225 min	16
4.	Augusto Fernández (E)	Kalex	18	+4,061 sec	2.10,242 min	13
5.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	18	+5,381 sec	2.09,806 min	11
6.	Tony Arbolino (I)	Kalex	18	+7,577 sec	2.10,036 min	10
7.	Ai Ogura (J)	Kalex	18	+11,087 sec	2.10,340 min	9
8.	Xavi Vierge (E)	Kalex	18	+14,949 sec	2.10,304 min	8
9.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	18	+16,051 sec	2.10,236 min	7
10.	Jake Dixon (GB)	Kalex	18	+18,278 sec	2.10,695 min	6
11.	Áron Canet (E)	Boscoscuro	18	+20,679 sec	2.10,581 min	5
12.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	18	+22,738 sec	2.10,674 min	4
13.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	18	+22,913 sec	2.10,729 min	3
14.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	18	+23,247 sec	2.10,582 min	2
15.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	18	+23,108 sec	2.10,951 min	1
16.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	18	+27,006 sec	2.10,871 min	-
17.	Barry Baltus (B)	NTS	18	+28,086 sec	2.11,073 min	-
18.	Joe Roberts (USA)	Kalex	18	+32,719 sec	2.11,232 min	-
19.	Stefano Manzi (I)	Kalex	18	+37,542 sec	2.10,991 min	-
20.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	18	+39,658 sec	2.11,545 min	-
21.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	18	+40,685 sec	2.11,720 min	-
22.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	18	+47,168 sec	2.11,773 min	-
	Nicht gewertet:					
	Celestino Vietti (I)	Kalex	14	+4 Runden	2.10,671 min	-
	Marcel Schrötter (D)	Kalex	13	+5 Runden	2.10,832 min	-
	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	11	+7 Runden	2.10,646 min	-
	Héctor Garzo (E)	Kalex	10	+8 Runden	2.10,688 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	9	+9 Runden	2.10,935 min	-
	Remy Gardner (AUS)	Kalex	5	+13 Runden	2.09,952 min	-
	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	2	+16 Runden	2.11,685 min	-

NACHRICHTEN

MOTOGP

Jack Miller und Joan Mir sind zwar im Privatleben gute Freunde, auf der Strecke geraten der noch amtierende Weltmeister und der Ducati-Werkspilot in diesem Jahr auffallend häufig aneinander. Nach Katar und Misano kollidierten sie auch in Austin in der letzten Runde. „Es war genau wie in Misano vor zwei Wochen", erklärte Miller. „Er hat sich in der letzten Runde innen reingedrückt, mich nach außen gerempelt – und es sind zwei Fahrer an mir vorbei." In der Auslaufrunde nahm Miller dann auch den Spanier am Helm, um ihm unmissverständlich klarzumachen, was er von solchen Aktionen hält. „Er hat mir auf seine offene australische Art gedroht, was das nächste Mal passieren würde", verriet Mir. „Jack ist wirklich ein absolut sauberer Fahrer, und es tut mir wirklich leid. Ich mag diese Blockpasses auch nicht. Aber es ist fast unmöglich, die Ducati zu überholen." Die Rennleitung hielt die Ambitionen des Weltmeisters auch für übertrieben und versetzte ihn einen Platz zurück.

MOTOGP

Der Nutznießer der Mir'schen Aktion war Enea Bastianini. Der Rookie kam so auf Platz 6. Ohnehin war er nach seinem Podestplatz in Misano auch in Austin sagenhaft unterwegs. In den letzten Runden fuhr er Rundenzeiten wie nur Marc Márquez!

MOTOGP

Marc Márquez zelebrierte in Austin ein besonderes Sieger-Prozedere. AMA-Crosser Jett Lawrence, mit dem der achtfache Weltmeister am Mittwoch vor dem Rennen mit Minibikes unterwegs war, isst als sein Markenzeichen auf dem Siegerpodest immer einen Donut. Er forderte Márquez auf, das ebenfalls zu tun. Márquez willigte ein, dafür musste Lawrence den Donut persönlich zum Podest bringen. „Ich hätte ihn auch gegessen, wenn ich nicht gewonnen hätte", grinste Márquez.

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	271
2.	R. Fernández	262
3.	Bezzecchi	206
4.	Lowes	140
5.	A. Fernández	131
6.	Di Giannantonio	128
7.	Canet	124
8.	Ogura	113
9.	Schrötter	84
21.	Lüthi	21

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	375
2.	Boscoscuro	159
3.	MV Agusta	19
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	533
2.	Elf Marc VDS Racing Team	271
7.	Liqui Moly IntactGP	135

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	R. Fernández	2.08,979 min
2.	Gardner	2.09,299 min
3.	Di Giannantonio	2.09,457 min
4.	Bezzecchi	2.09,557 min
5.	Beaubier	2.09,584 min
6.	A. Fernández	2.09,638 min
7.	Arbolino	2.09,745 min
8.	Ogura	2.09,803 min
9.	Arenas	2.09,825 min
10.	Vietti	2.09,829 min
11.	Ramirez	2.09,886 min
12.	Vierge	2.09,942 min
13.	Dixon	2.10,047 min
14.	Canet	2.10,272 min
15.	Chantra	2.10,502 min
16.	Lowes	2.15,903 min
17.	Navarro	2.16,506 min
18.	Corsi	2.21,579 min
19.	Schrötter	2.10,111 min
20.	Garzo	2.10,217 min
21.	Nagashima	2.10,347 min
22.	Manzi	2.10,456 min
23.	Bendsneyder	2.10,497 min
24.	Baltus	2.10,503 min
25.	Aldeguer	2.10,567 min
26.	Roberts	2.10,672 min
28.	Lüthi	2.11,209 min

Moto3

Izan Guevara: Sieger in der



So war dann die Reihenfolge für die Wertung: Izan Guevara (#28) vor Dennis Foggia

MOTOGP

Nach zwei Rennabbrüchen wurde ein Fahrer zum Sieger erklärt, der schon gar nicht mehr daran gedacht hatte: Junior-Weltmeister Izan Guevara gewann seinen ersten Grand Prix.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Da hielt die ganze Boxengasse den Atem an: Am Ende der langen Gegengeraden berührten sich zwei Motorräder, eines stürzte auf die Fahrbahn und zwei flogen drüber. Bei Tempo 230 ein Horror-Szenario, bei dem bei dem, was in den letzten Monaten alles in den Nachwuchsklassen passiert ist, jeder an das Schlimmste dachte. Doch dann standen alle drei auf und stiefelten auf eigenen Beinen vom Ort des Geschehens. Jeremy Alcoba, Pedro Acosta und Andrea Migno hatten unsagbares Glück gehabt. Doch eines war allen klar: So et-

Moto3

Salac: Freitag Schnellster, Sonntag Spital

Das Wochenende ging für das Prüstel-Team richtig gut los, als Filip Salac an die Zeitenspitze stürmte. Doch am Sonntag löste er den Rennabbruch aus.

Von: **Imre Paulovits**

Es ging richtig gut los für Filip Salac. Am Freitag war er im zweiten freien Training Schnellster und führte so die Zeitentabelle des ersten Tages an. Durch die neuntschnellste Zeit in FP3 schaffte er es in die Q2, wo er die siebtbeste Zeit fuhr. Ein starkes Rennen schien sich anzubahnen. Salac verlor nach dem Start einige Plätze und lag nach der zweiten Runde auf Platz 12. Er hatte mit unerwarteten Grip-Problemen am Hinterrad zu kämpfen, und in der sechsten Runde flog er mit einem heftigen Highsider ab. Das Rennen wurde abgebrochen, Salac zum Medical Check ins Krankenhaus gebracht. Bisher wurden jedoch keine ernsten Verletzungen festgestellt. „Das war definitiv nicht der Sonntag, den wir uns nach den starken Trainings vorgestellt hatten“, knurrte Salac. „Beim Rausbeschleunigen hatte ich einen Highsider und bin heftig auf dem Asphalt aufgeschlagen, sodass mir kurz die Luft wegblieb. Ich hoffe, dass ich mich bald voll erholen kann, um bereit zu sein für das nächste Rennen in Misano.“

Ryusei Yamanaka startete von P23, musste direkt nach dem Start jedoch dem Tumult in der mittleren Gruppe des engen Moto3-Fahrerfeldes ausweichen und eine weite Linie fahren. Als Yamanaka nach einigen Runden in seinen Rhythmus zurückfand, wurde das Rennen abgebrochen, er wurde 22. ■



POLARITY PHOTO

Filip Salac: Nach tollem Trainingsergebnis Hoffnung auf ein gutes Rennen nicht erfüllt

Katastrophe

was darf nie wieder passieren. Es war Deniz Öncü, der wie es so viele machen, gewedelt hat, um seine Verfolger aus dem Windschatten zu schütteln und dabei Jeremy Alcoba traf. Bereits in Barcelona wurden mehrere Fahrer wegen solcher Fahrweise kritisiert, nun hat die Rennleitung durchgegriffen und Öncü für zwei Rennen gesperrt. In Misano und Portimão muss er zusehen.

Das Unheil hatte aber schon viel früher angefangen. Am Freitag hatte Titelaspirant Sergio Garcia im Nassen einen Highsider. Als ihm die Strecke ausging, sprang er vom Motorrad, prellte sich eine Niere, die einblutete und ihn außer Gefecht setzte. Ajo-KTM-Pilot Jaume Masiá fuhr zur Pole-Position, aber der zweite Aspar-Pilot, Junior-Weltmeister Izan Guevara, machte im Rennen ein unheimliches Tempo und begann sich an der Spitze etwas abzusetzen. Dann stürzte Filip Salac, und weil er versorgt werden musste, wurde mit der roten Flagge abgebrochen. Ein Fünf-Runden-Sprint sollte den Sieger ermitteln. Guevara war wieder an der Spitze, doch dann explodierte sein Federbein, und er musste an die Box rollen. Er war wutentbrannt, brüllte und trat um sich, da konnte er noch nicht wissen, wie sich das Schicksal noch wenden sollte.

Als der zweite Abbruch wegen des Massensturzes auf der langen Geraden kam, berieten Rennleitung und Teamchefs, was zu tun sei. Und das fanden sie im Regelwerk. Kann nach einem zweiten Abbruch nicht wieder gestartet werden, gilt das Ergebnis vor dem ersten Abbruch, wenn mehr als fünf Runden gefahren wurden, gibt es volle Punkte. Nun strahlte Guevara plötzlich wieder.

Wenn Pedro Acosta auch seinem Schutzengel danken konnte, hat er unter dem Strich eingebüßt. Dennis Foggia wurde als Zweiter gewertet und ist nun bis auf 30 Punkte an den WM-Leader herangerückt. Und es folgt Misano, wo Foggia zuletzt gewonnen hat. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Austin (USA) – 3. Oktober 2021 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 38,591 km über 7 Runden à 5,513 km. 26 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 29 ° C, Asphalt 36 ° C.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas	7	15.57,747 min	2.16,588 min	25
2.	Dennis Foggia (I)	Honda	7	+0,385 sec	2.16,439 min	20
3.	John McPhee (GB)	Honda	7	+0,499 sec	2.16,174 min	16
4.	Jaume Masiá (E)	KTM	7	+0,706 sec	2.16,350 min	13
5.	Deniz Öncü (TR)	KTM	7	+1,266 sec	2.16,634 min	11
6.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	7	+1,271 sec	2.16,557 min	10
7.	Darryn Binder (ZA)	Honda	7	+1,391 sec	2.16,498 min	9
8.	Pedro Acosta (E)	KTM	7	+1,543 sec	2.16,309 min	8
9.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	7	+1,820 sec	2.16,172 min	7
10.	Andrea Migno (I)	Honda	7	+2,480 sec	2.16,567 min	6
11.	Stefano Nepa (I)	KTM	7	+2,683 sec	2.16,391 min	5
12.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	7	+3,257 sec	2.16,527 min	4
13.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	7	+3,492 sec	2.16,463min	3
14.	Xavier Artigas (E)	Honda	7	+3,652 sec	2.16,195 min	2
15.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	7	+6,086 sec	2.16,706 min	1
16.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	7	+8,944 sec	2.17,105 min	-
17.	Maximilian Kofler (A)	KTM	7	+9,529 sec	2.16,746 min	-
18.	Carlos Tatay (E)	KTM	7	+9,977 sec	2.17,365 min	-
19.	Alberto Surra (I)	Honda	7	+10,130 sec	2.17,466 min	-
20.	Riccardo Rossi (I)	KTM	7	+10,536 sec	2.17,504 min	-
21.	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	7	+14,107 sec	2.17,421 min	-
22.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	7	+14,228 sec	2.17,888 min	-
23.	Kaito Toba (J)	KTM	7	+14,637 sec	2.18,006 min	-
24.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	7	+14,794 sec	2.17,863 min	-
25.	Yuki Kunii (J)	Honda	7	+14,794 sec	2.17,888 min	-
	Nicht gewertet:					
	Filip Salac (CZ)	KTM	6	+1 Runde	2.16,873 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	218
2.	Foggia	188
3.	Garcia	168
4.	Fenati	138
5.	Masia	135
6.	Binder	123
7.	Antonello	119
8.	Guevara	101
24.	Dupasquier	27
26.	Kofler	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	308
2.	Honda	290
3.	GasGas	231
4.	Husqvarna	144

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	353
2.	Gaviota GasGas Aspar Team	269
3.	Leopard Racing	220
4.	Petronas Sprinta Racing	198
5.	Red Bull KTM Tech3	180
6.	Sterilgarda Max Racing Team	158
7.	Avintia Esponsorama Moto3	154
10.	CarXpert PrüstelGP	80

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Masia	2.15,986 min
2.	Foggia	2.16,179 min
3.	Alcoba	2.16,182 min
4.	Guevara	2.16,311 min
5.	Artigas	2.16,334 min
6.	Suzuki	2.16,356 min
7.	Salac	2.16,445 min
8.	Migno	2.16,506 min
9.	Öncü	2.16,510 min
10.	McPhee	2.16,592 min
11.	Fenati	2.16,613 min
12.	Nepa	2.16,642 min
13.	Antonelli	2.16,701 min
14.	Sasaki	2.16,712 min
15.	Acosta	2.16,766 min
16.	Fellon	2.16,861 min
17.	Binder	2.17,092 min
18.	Surra	2.17,407 min
19.	Tatay	2.18,053 min
20.	Rossi	2.18,068 min
21.	Kofler	2.18,071 min
22.	Fernández	2.18,098 min
23.	Yamanaka	2.18,136 min
24.	Kunii	2.18,247 min
25.	Izdihar	2.18,452 min
26.	Toba	2.19,172 min

NACHRICHTEN

MOTOGP

Raúl Fernández hatte interessantes von seiner ersten Testfahrt mit der MotoGP-KTM zu erzählen. „Zuerst hatte ich vor allem Sorge wegen der Karbon-Bremsen", so der 20-jährige Spanier. „An die habe ich mich aber erstaunlich schnell gewöhnt. Ich konstatierte, dass das Motorrad sich sehr präzise fährt und einen kräftigen und angenehmen Motor hat. Aber mein Team sagte mir, ich solle schalten, wenn der Blitz aufleuchtet. Der Blitz leuchtete aber nicht. Dann drehte ich höher, und der Blitz leuchtete noch immer nicht. Ich kam wieder rein, und sie ermahnten mich wieder, dass ich auf das Licht schalten soll. Da habe ich mir gesagt, es ist mir egal, es ist ja nicht mein Motorrad, dann drehe ich es eben höher. Dann leuchtete plötzlich der Blitz, vorher kam aber ein Hammer, der es mir alles in den Körper schoss. Ich dachte „oh Sch…!" Da war mir plötzlich klar, was der Unterschied zu einem MotoGP-Motorrad ist!" Als Fernández in Austin wieder den 765er Triumph-Triple fuhr, hatte er plötzlich ein anderes Problem: „Ich drehte ständig in den Begrenzer und hatte das Gefühl, der Motor wäre kaputt, weil er keine Leistung hat."

MOTO2

Testsuta Nagashima wird die letzten Rennen der Saison für Italtrans fahren. Der 29-jährige Japaner hatte sich eigentlich schon zur Ruhe gesetzt, Team-Manager Robertino Pietri suchte ihn auf. „Ich hatte keine Adresse von ihm, ihn aber auf Instagram gefunden", so Pietri. „Ich habe ihn dann kontaktiert, und er hat sich gefreut, dass er diese Chance bekommt. Er ist ein unheimlich netter und bescheidener Mensch." Nagashima verpasste bei seinem Comeback als 16. knapp die Punkte.

Immer wieder diese drei: Rea (#1) stürzte zweimal, Razgatlioglu (#54) einmal, Redding wurde dreimal Zweiter

KAWASAKI

Bis übers Limit

Jonathan Rea stürzte zweimal von der Spitze, Toprak Razgatlioglu einmal, wenn auch unverschuldet. Der Kampf um den WM-Titel wird immer erbarmungsloser.

Von: **Imre Paulovits**

Portimão ist „seine“ Strecke. Zwischen 2008 und 2020 ist Jonathan Rea 25 Rennen auf der Berg- und Talbahn in der Algarve gefahren, davon hat er 20-mal auf dem Podest gestanden, zwölfmal hat er gewonnen. Als ihm Álvaro Bautista 2019 so sehr im Titelkampf einheizte, war es in Portimão, wo er sich endgültig freischwimmen konnte. So wollte er es auch im Kampf mit Toprak Razgatlioglu machen. Der sechsfache Weltmeister legte gleich harte Bandagen gegen Toprak Razgatlioglu und Scott Redding an. Doch was ihm bislang mit spielerischer Leichtigkeit von der Hand ging, wirkte diesmal überhastet. Einmal an der Spitze angekommen, legte er innerhalb von zwei Kurven gut 30 Meter zwischen sich und Scott Redding, und man hatte das Gefühl, dass das zu schnell war. In der schnellen Bergab-Zielkurve rutschte ihm auch das Vorderrad weg, die Kawasaki überschlug sich brutal, und Rea purzelte heftig durch das Kiesbett. Doch am nächsten Morgen legte der Nordire gleich noch mal nach. Wieder hatte sich der Weltmeister, diesmal auf nasser Strecke, an die Spitze gesetzt, und man hatte wieder das Gefühl, dass der Abstand zu Redding zu schnell wuchs. Und wieder lag Rea im Kies. Die Titelverteidigung schien gelaufen. Doch dieses Wochenende war voller Dreher und Schrauben. Denn im zweiten Rennen ging Toprak Razgatlioglu zu Boden, allerdings ohne Selbstverschulden. Das Vorderrad-Schutzblech brach ab, verkeilte sich und brachte den WM-Leader an genau der gleichen Stelle zu Fall, wo am Tag zuvor Rea zu Boden gegangen war.

Nach dem Nuller des Superpole-Race musste Rea vom zehnten Startplatz aus losfahren. Doch bereits am Ende der ersten Runde war er Zweiter und lieferte sich wieder haarsträubende Gefechte mit Razgatlioglu und Redding. Letztendlich konnte niemand mit ihm mithalten. So konnte er das Wochenende versöhnlich zu Ende führen. „Ich habe bei den ersten beiden Rennen zu hastig agiert“, übte Rea Selbstkritik. „Zum Glück konnten meine Jungs das Motorrad zum zweiten Rennen wieder aufbauen.“

Razgatlioglu führte nach Reas Ausfall im ersten Rennen wieder derartige Bremsmanöver auf, dass Scott Redding wieder von grenzwertig sprach und vom Türken auf den zweiten Platz verwiesen wurde. Nachdem er Rea im Regen stürzen sah, machte er dort langsamer. „Ich hatte nicht den Grip wie im Regen in Barcelona“, gab er zu. Doch dass er wegen eines gebrochenen Teils stürzte, das brachte ihn ins Grübeln. „Warum musste das in der Zielkurve passieren und nicht auf der Geraden?“, fragte er sich. In Argentinien kann er in zwei Wochen wieder angreifen. ■



WORLDSBK

Jonathan Rea: Zweimal in Führung liegend weggeschmissen



BMW

Michael van der Mark: Erster Superbike-WM-Sieg für BMW seit 2013

Supersport-WM

Spärliche Ausbeute

Es war nicht das Wochenende der deutschsprachigen Fahrer. Einziger Lichtblick war der Podiumsplatz von Dominique Aegerter im ersten Lauf.

Von: **Anke Wieczorek**

Jules Cluzel fuhr auf der GMT94-Yamaha im ersten Lauf zu seinem ersten Saisonsieg. WM-Leader Dominique Aegerter war mit einem dritten Platz auf der Sonnenseite. Der Schweizer baute damit seinen Vorsprung in der Gesamtwertung vor Steven Odendaal aus. Im zweiten Lauf warf ein Sieg von Odendaal aber alles über den Haufen. Das Gute daran ist, dass Aegerter die WM immer noch mit einem gesunden Vorsprung von 54 Punkten vor dem Südafrikaner anführt.

Beide Rennen hätten nicht enger ausgehen können. Odendaal gewann das zweite mit einem Vorsprung von 0,011 Sekunden. Randy Krummenacher wurde zweimal Siebter und haderte die ganze Zeit mit technischen Problemen. Philipp Öttl fehlten trotz zwei Top-10-Plätzen in beiden Rennen über neun Sekunden auf die Spitze. Am Motorrad kann es kaum liegen: Raffaele de Rosa wurde auf der Kawasaki Vierter. Zu seinem letzten Wildcard-Einsatz unter der Flagge von Bonovo MGM Yamaha rückte der erst letzte Woche gekürte IDM-Champion Patrick Hobelsberger aus. „Im ersten Lauf hatte ein Fahrer keine Augen im Kopf und ist mir vorne reingefahren." Auch im zweiten war der 25-jährige Bayer in eine Kollision verwickelt. Gleich am Start erwischte der Gegner den Kupplungshebel und „Pax" stand plötzlich im Leerlauf da. Ausbeute: P12 und 15. ■



TEN KATE RACING

Dominique Aegerter: Diesmal nicht gewonnen, aber weiter auf Titelkurs

Superbike-WM

Folger sagt servus

Jonas Folger holte in Portimão zwei Punkte. Er gab seine Abschiedsvorstellung im Team Bonovo Action MGM Racing. Die letzten beiden Veranstaltungen finden ohne ihn statt.

Von: **Anke Wieczorek**

Aus COVID-19-Gründen wird das Team in Argentinien und Indonesien fehlen. Sponsor Jürgen Röder will kein Risiko eingehen. Außerdem gibt es noch ganz andere Gründe für das vorgezogene Saisonende des Teams. Jonas Folger kann sich für den ganzen Aufwand nicht revanchieren. Der Ex-MotoGP-Pilot und deutsche Superbike-Meister auf Yamaha ist auf der BMW M 1000 RR nicht auf die Ideallinie gekommen. Die beiden haben nicht zusammengepasst. Folger ist so bodenständig, dass er die Situation trotz seines begnadeten Talents einzuschätzen weiß. „In mir herrschen gemischte Emotionen", schildert der 28-Jährige die Lage. „Ich bin traurig, dass ich das Team verlasse und erleichtert, dass das schwierige Jahr vorüber ist. Auch das letzte Rennen war leider nicht einfach, ich hatte Probleme in der Kurvenmitte und am Kurvenausgang. So bin ich es nur zu Ende gefahren." Folgers Karriere geht weiter, aber voreilig entscheiden möchte er nichts. Sein Sponsor steht weiter hinter ihm. ■



BMW

Jonas Folger: Im Regen bis Platz 13 vorgefahren

NACHRICHTEN

SUPERSPORT 300-WM

Der Spanier Adrian Huertas ist der neue Weltmeister in der Nachwuchsklasse. Seine Saisonbilanz: 5 Siege, 7 Podiumsplätze, 3 Pole-Positions. Es war ein verrücktes Saisonfinale. Bahattin Sofuoglu, der Cousin des Supersport-600-Multiweltmeisters Kenan Sofuoglu, wurde nach dem zweiten Lauf wegen unverantwortlicher Fahrweise eine Strafe auferlegt. Dadurch verlor der Türke nicht nur den dritten Platz, sondern fiel komplett aus den Punkterängen heraus. Dem Deutschen Dirk Geiger gelang ein sensationeller Einstand mit den Plätzen 6 und 5. Der IDM-Vierte aus Mannheim war kurzfristig für Dorren Loureiro ins Team Füsport-RT Motorsports by SKM-Kawasaki eingesprungen. Der Südafrikaner hatte seinen Rückzug bekannt gegeben. Vom Freudenberg Team kommend, das mit KTM fährt, musste sich Geiger vor Ort aber erst an die Ninja 400 gewöhnen. Nach seinem Auftritt in Portimão darf er sich nun als ein hoffnungsvoller Kandidat für die Platzvergabe im Team für 2022 sehen.

SUPERBIKE-WM

Der Mann des Wochenendes war Loris Baz. Als Ersatz für Chaz Davies brachte er die Go-Eleven-Ducati dreimal aufs Podest. Der 28-jährige Franzose hat für 2022 einen Vertrag mit Ducati New York für die Amerikanische Superbike-Meisterschaft, er würde aber liebend gerne in die WM zurückkehren.

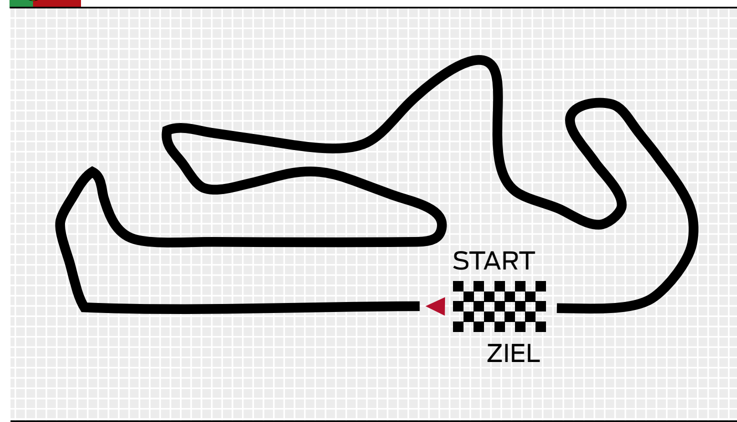
SUPERBIKE-WM

Die Honda CBR 1000 RR-R lernt zum Schluss ihrer zweiten Saison das Laufen. Doch diesmal warf im ersten Rennen Álvaro Bautista in der letzten Runde einen Podestplatz weg, im zweiten, verregneten, kurz vor Schluss Leon Haslam. Bautista war auch im zweiten Rennen in einem harten Kampf mit Loris Baz um den letzten Podestplatz verwickelt, kollidierte aber mit dem Franzosen und stürzte erneut.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE 4,592 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.40,219
2.	Rea	1.40,524
3.	Haslam	1.40,780
4.	Redding	1.40,874
5.	Van der Mark	1.40,973
6.	Bautista	1.41,013
7.	Locatelli	1.41,146
8.	Gerloff	1.41,288
9.	Baz	1.41,384
10.	Rinaldi	1.41,405
11.	Bassani	1.41,593
12.	Mercado	1.41,599
13.	Laverty	1.41,871
14.	Viñales	1.41,909
15.	Cavalieri	1.42,167
16.	Nozane	1.42,208
17.	Cresson	1.42,931
18.	Ponsson	1.42,938
19.	Folger	1.43,264
20.	Rabat	1.44,000

WM-STAND FAHRER

1.	Razgatlioglu	478 Punkte
2.	Rea	454
3.	Redding	424
4.	Rinaldi	249
5.	Locatelli	249
6.	Van der Mark	211
7.	Lowes	199
8.	Gerloff	193
21.	Folger	20
24.	Fritz	6

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	518 Punkte
2.	Ducati	508
3.	Kawasaki	473
4.	BMW	264
5.	Honda	223

ERGEBNIS 1. RENNEN

Portimão (P) – 2. Oktober 2021 30. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Rdn. à 4,592 km; 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 44 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	34.01,250 min	1.41,509	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+0,691 s	1.41,507	20
3.	Loris Baz (F)	Ducati Panigale V4 R	20	+10,628 s	1.42,220	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+12,901 s	1.42,077	13
5.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+13,305 s	1.42,079	11
6.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+13,596 s	1.41,743	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+26,961 s	1.42,597	9
8.	Leandro Mercado (ARG)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+28,826 s	1.42,861	8
9.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	20	+29,654 s	1.43,063	7
10.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	20	+39,061 s	1.43,414	6
11.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+39,703 s	1.43,116	5
12.	Samuele Cavalieri (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+40,669 s	1.43,299	4
13.	Tito Rabat (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+41,275 s	1.43,357	3
14.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	20	+41,412 s	1.43,650	2
15.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	20	+52,815 s	1.43,172	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Portimão (P) – 3. Oktober 2021 32. WM-Lauf; 87,248 km über 19 Rdn. à 4,592 km; 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19	32.21,137	1.41,309	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	19	+5,425 s	1.41,519	20
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	19	+12,289 s	1.42,226	16
4.	Loris Baz (F)	Ducati Panigale V4 R	19	+12,300 s	1.41,837	13
5.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	19	+13,956 s	1.42,054	11
6.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	19	+15,289 s	1.42,334	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	19	+20,639 s	1.42,357	9
8.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	19	+20,933 s	1.42,384	8
9.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	19	+26,031s	1.42,964	7
10.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	19	+26,276 s	1.43,082	6
11.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	19	+31,493 s	1.42,936	5
12.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	19	+41,117 s	1.43,690	4
13.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	19	+42,583 s	1.43,722	3
14.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	19	+48,074 s	1.43,540	2
15.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	19	+51,009 s	1.43,678	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Portimão (P) – 3. Oktober 2021 31. WM-Lauf; 45,920 km über 10 Rdn. à 4,592 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste nass, Luft 19 Grad, Asphalt 25 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Michael v. der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	19.17,562 min
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+5,330 s
3.	Loris Baz (F)	Ducati Panigale V4 R	+7,066 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+9,264 s
5.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+9,753 s
6.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+16,745 s
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+19,047 s
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+19,115 s
9.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	+20,901 s
10.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	+28,977 s
11.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	+31,057 s
12.	Samuele Cavalieri (I)	Ducati Panigale V4 R	+38,997 s
13.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	+41,330 s
14.	Tito Rabat (E)	Kawasaki ZX-10RR	+51,079 s
15.	Gabriele Ruiu (I)	BMW S 1000 RR	+55,894 s

SUPERSPORT-WM

Portimão (P) – 2. Oktober 2021 18. WM-Lauf; 78,064 km über 17 Rdn. à 4,592 km; 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	29.52,761 min
2.	Manuel Gonzalez (E)	Yamaha YZF R6	+0,389 s
3.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+0,565 s
4.	Raffaele De Rosa (I)	Kawasaki ZX-6R	+0,669 s
5.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+1,099 s
7.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+5,519 s
9.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+9,272 s
12.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+18,372 s
19.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+38,225 s
23.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+53,667 s

SUPERSPORT-WM

Portimão (P) – 3. Oktober 2021 19. WM-Lauf; 78,064 km über 17 Rdn. à 4,592 km; 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 32 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	30.04,590 min
2.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+0,011 s
3.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+0,364 s
4.	Manuel Gonzalez (E)	Yamaha YZF R6	+0,629 s
5.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+3,196 s
7.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+6,721 s
8.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+9,428 s
15.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+21,769 s
17.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+32,732 s
22.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+41,139 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	354 Punkte
2.	Odendaal	300
4.	Öttl	232
8.	Krummenacher	140
17.	Brenner	26
25.	Hobelsberger	11
27.	Frossard	10

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	475 Punkte
2.	Kawasaki	278
3.	MV Agusta	112

SUPERSPORT-300-WM

Portimão (P) – 2. Oktober 2021 15. WM-Lauf; 59,696 km über 13 Rdn. à 4,592 km; 41 Fahrer gestartet, 33 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	25.29,309 min
2.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,067 s
3.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+0,068 s
4.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+0,069 s
5.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,424 s
6.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+0,844 s
7.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,849 s
8.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,907 s
9.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,914 s
10.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+1,082 s

SUPERSPORT-300-WM

Portimão (P) – 3. Oktober 2021 16. WM-Lauf; 59,696 km über 13 Rdn. à 4,592 km; 38 Fahrer gestartet, 36 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	25.26,680 min
2.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+2,077 s
3.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+2,196 s
4.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+3,049 s
5.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+3,100 s
6.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+3,586 s
7.	Oliver König (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+3,667 s
8.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+3,788 s
9.	José Luis Perez Gonzales (E)	Kawasaki Ninja 400	+3,992 s
10.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+4,037 s

WM-ENDSTAND FAHRER

1.	Huertas	255 Punkte
2.	Booth-Amos	189
3.	Buis	174
4.	Di Sora	148
5.	Okaya	140
28.	Geiger	21
42.	Stange	1

WM-ENDSTAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	381 Punkte
2.	Yamaha	233
3.	KTM	81

NACHRICHTEN

SIDECAR-WM UND -IDM

Für Markus Schlosser/Marcel Fries war das Bonovo Action Sidecar Festival in Oschersleben das perfekte Wochenende: Zwei Siege, obwohl zu Beginn die Konkurrenz mit Todd Ellis/Emmanuelle Clement geführt hatte. Schlosser rast dem WM-Titel entgegen und führt die WM-Wertung mit 260 Punkten vor Ellis/Clement (205) und Reeves/Rousseau (166) an. Den IDM-Titel hat sich Josef Sattler mit seinem 18-jährigen Beifahrer Luca Schmidt gesichert. Er wollte den Sack schon im ersten Lauf zumachen, aber die Verkleidung löste sich vom Gespann, der Auspuff leitete nach innen. Sattler war froh, ins Ziel gekommen zu sein.

Speedway-Grand-Prix Torun

Erster russischer Drift-Champion

Der Titelkampf beim Speedway-Doppel-GP in Torun war an Spannung kaum zu überbieten. Mit Artem Laguta wurde erstmals ein russischer Fahrer Speedway-Weltmeister!

Von: **Andreas Fahldiek**

Laguta gewann den vorletzten Speedway-GP am Freitag mit Bravour und hatte damit satte neun Punkte Vorsprung im Gesamtklassement auf Titelverteidiger Bartosz Zmarzlik. Für die größte Überraschend sorgte der Weltmeister, als er bereits im ersten Halbfinale ausschied. Auf der zweiten Bahn startend, kam er nicht optimal aus den Bändern und wurde von Max Fricke bei der Einfahrt in die Startkurve geblockt, sodass Zmarzlik entscheidend an Geschwindigkeit verlor. Er gab nach dem Rennen zu, dass das Setup von ihm nicht optimal gewählt worden war.

Der Bahnbelag präsentierte sich anfangs in keinem WM-würdigen Zustand. Der britische Race Director Phil Morris erntete erneut harsche Kritik für seine Art der Bahnpräparierung. Er bewies einmal mehr, dass er für diese Aufgabe nicht die erste Wahl ist. Erst ab Lauf 14, als das Oval nach der häufigen Bewässerung immer mehr abtrocknete, wurden die Läufe besser. Anders Thomsen touchierte in Heat 8 Martin Vaculik, der sich dabei eine Schulterverletzung zuzog und am Samstag von Jaimon Lidsey ersetzt wurde.

Zitterpartie Halbfinale

Zu Beginn des letzten GP startete Laguta äußerst nervös und katastrophal in das Rennen. So hatte man den ruhigen Russen in dieser WM-Kampagne noch nie erlebt. Mit einem 2-1-0 aus den ersten Läufen lief er ernsthaft Gefahr, das Halbfinale zu verpassen. In seinem dritten Lauf, in dem er auf den Titelverteidiger traf, wechselte er zudem sein Motorrad. Und trotz besserer Reaktionszeit am Start im Vergleich zu Zmarzlik, bekam er viel zu wenig Grip und fuhr Leon Madsen, Zmarzlik und sogar Lidsey hinterher. „In den ersten drei Läufen hatte ich bei meinen Motorrädern ein großes Problem mit der Geschwindigkeit", kommentierte der Russe. Nach umfangreichen Änderungen am Setup, wie Laguta sagte, schaffte er es aber, die letzten beiden Läufe in altbekannter Manier zu gewinnen. Aus dem anstehenden, sehr stark besetzten ersten Halbfinale benötigte Laguta somit nur noch einen Punkt zum Titelgewinn. Dem Breslau- und Västervik-Star gelang von der dritten Bahn ein Traumstart. Er platzierte sich knapp vor Zmarzlik, der auf der selbst gewählten Innenbahn startete. Laguta fand schnell die Ideallinie und fuhr einem historischen WM-Sieg in diesem Halbfinale entgegen. ■

SPEEDWAY-WM

Torun (PL), 1. Oktober

1.	Artem Laguta (RUS)	18 Punkte
2.	Maciej Janowski (PL)	13
3.	Tai Woffinden (GB)	16
4.	Leon Madsen (DK)	13
5.	Bartosz Zmarzlik (PL)	12
6.	Robert Lambert (GB)	9
7.	Emil Sayfutdinov (RUS)	11
8.	Max Fricke (AUS)	11
9.	Oliver Berntzon (S)	6
10.	Pawel Przedpelski (PL)	6

SPEEDWAY-WM

Torun (PL), 2. Oktober

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	18 Punkte
2.	Emil Sayfutdinov (RUS)	16
3.	Maciej Janowski (PL)	16
4.	Artem Laguta (RUS)	12
5.	Leon Madsen (DK)	11
6.	Robert Lambert (GB)	11
7.	Tai Woffinden (GB)	9
8.	Jason Doyle (AUS)	9
9.	Max Fricke (AUS)	7
10.	Fredrik Lindgren (S)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 11 Rennen

1.	Artem Laguta	192 Punkte
2.	Bartosz Zmarzlik	189
3.	Emil Sayfutdinov	1149
4.	Fredrik Lindgren	129
5.	Maciej Janowski	129
6.	Tai Woffinden	122
7.	Leon Madsen	108
8.	Max Fricke	94
9.	Jason Doyle	87
10.	Robert Lambert	82



ZMIJEWSKI

Russischer Vorreiter: Artem Laguta



Holeshot: Prado (#61) vor Herlings (#84), Febvre (#3) und GP-Sieger Gajser (#243)

Comeback im Talkessel

Den mitreißenden Deutschland-GP im Teutschenthaler Talkessel verließ der Slowene Tim Gajser mit Tagessieg und Red Plate des WM-Führenden. Jeffrey Herlings (KTM) krachte mit Teamkollege Jorge Prado spektakulär zusammen und bleibt trotzdem im Titelrennen. In der MX2-WM verlor Tom Vialle (KTM) nach Regelverstoß den Tagessieg an Landsmann Maxime Renaux (Yamaha).

Von: **Frank Quatember**

Als hätte es Corona nie gegeben. Der WM-Lauf Nr. 11 in Teutschenthal war in vielerlei Hinsicht bemerkenswert, aber das Beste war die grandiose Stimmung unter den zahlreichen Zuschauern. Ein Hoffnungsschimmer, dass die Motocrosswelt bald wieder zur ersehnten Normalität zurückkehrt. Das spektakuläre Renngeschehen auf der Strecke trug ebenfalls seinen Teil zum bisher besten WM-Lauf in 2021 bei. Als bei optimalen äußeren Bedingungen das Gatter zum ersten MXGP-Lauf fiel, hatte Jorge Prado unter den Augen von KTM-Motorsport-Direktor Pit Beirer wie so oft das Vorderrad in Front, wurde jedoch blitzschnell von Jeffrey Herlings gekontert. Damit war die Sache im Prinzip klar – doch „The Bullet" machte es spannend.

Crossjumping nicht okay

„Im ersten Lauf hatte ich ein paar Fehler, und Jorge konnte mich wieder passieren", schilderte der Holländer die Anfangsphase. Dann wurde es intensiv und schmerzhaft. Herlings: „Es hat gut begonnen und schlecht geendet. Bekanntlich ist Jorge sehr schwer zu überholen. Es ist in Ordnung, seine Linie zu verteidigen, aber Crossjumping ist nicht in Ordnung. Beim Zielsprung kam er von links nach rechts und wir stießen zusammen. Ich bin okay, nur mein Knie tut weh. Ich denke, in einer Woche bin ich wieder fit. Im zweiten Lauf war ich froh, das Podium zu erreichen."

> „Ich hatte Zeit, mich nach meiner Verletzung zu erholen und bin wieder voll da im Titelkampf."
>
> Tim Gajser, wieder WM-Leader

Während Herlings glimpflich davonkam, musste Laufsieger Prado ins Krankenhaus, wo zunächst eine Verletzung nahe der Armbeuge festgestellt wurde. Damit war Lauf 2 für den Galizier gelaufen, auch der kommende Frankreich-GP erscheint kaum möglich. Romain Febvre und Tim Gajser kämpften rundenlang um den Anschluss, konnten aber nicht wirklich eingreifen und belegten die Plätze 3 und 4.

Romain Febvre wollte Revanche im zweiten Lauf und gewann den Holeshot, gefolgt von einem Yamaha-Trio um den Schweizer Jeremy Seewer. Gajser kam nicht optimal in die Startkurve, agierte aber danach äußerst clever und passierte drei Gegner in den folgenden Kurven. Während Herlings für seine Verhältnisse vorsichtig fuhr, setzte Gajser nun alles auf eine Karte und attackierte beharrlich den Franzosen an der Spitze. Am Ende erfolgreich. „Ich hatte Zeit, mich zu erholen nach meiner Verletzung und bin heute mit dem GP-Sieg wieder voll da im Titelkampf", freute sich der Titelverteidiger.

Den Talkessel verflucht

Ganz im Gegensatz zum Kawasaki-Piloten Febvre: „Ich hatte den Speed für den Tagessieg, aber Tim hatte bessere Spuren und ich konnte nicht herausfinden, warum er da und dort schneller war." Tageszweiter wurde Herlings, der nicht zum ersten Mal den Talkessel verfluchte.

Die Top 5 komplettierten Pauls Jonass (GasGas) und Yamaha-Fahrer Jeremy Seewer. Für den schmächtigen Schweizer ein kleiner Sieg im Kampf gegen Long Covid und Pfeiffersches Drüsenfieber. Henry Jacobi aus Bad Sulza erlebte einen Alptraum beim Heimspiel. Der Honda-Pilot ging angeschlagen ins Rennen,



WASNER

Einmischung in den Titelkampf: Febvre vor WM-Leader Tim Gajser

hatte am Start keine Chance und schied in Lauf 2 auch noch mit technischem Defekt aus.

In der MX2-Klasse war es nicht ganz so nervenaufreibend, denn Titelverteidiger Tom Vialle gewann beide Läufe und damit den GP. Dachten zumindest alle, jedoch wurde von der Jury einem Protest nach dem zweiten Rennen wegen Springens des Franzosen bei gelber Flagge stattgegeben. Damit gewann der WM-Führende Maxime Renaux die Tageswertung und konnte seinen sowieso schon großen Vorsprung weiter ausbauen.

Hinter Vialle gelang dem 19-jährigen Österreicher René Hofer sein erstes MX2-Podium, er machte damit Teamchef Dirk Grübel und das Team der Mattighofener glücklich. Einen fast perfekten Renntag erlebte auch der Bayer Simon Längenfelder. Nach einem tollen Rang 6 im ersten Lauf hatte der deutsche GasGas-Pilot vorerst Pech in Moto 2, indem er sich früh den Schalthebel abbrach. Er schaffte es aber noch im dritten Gang als Elfter ins Ziel. ■

NACHRICHTEN

MARKUS JELL BLEIBT AUF P3

Auch vor dem vierten und letzten Flattrack-WM-Lauf kommenden Samstag in Boves (I) rangiert Markus Jell auf dem dritten WM-Rang. In Pardubice (CZ) gewann erstmals der Italiener Kevin Corradetti vor dem Gesamtführenden Lasse Kurvinen (FIN). Jell wurde Siebter. Kurvinen führt mit 72 Punkten vor Corradetti (65) und Jell (54).

LETTENBICHLER BLEIBT HARDENDURO-ZWEITER

Beim fünften Lauf der neu geschaffenen Hardenduro-WM, dem Hixpania Hard Enduro, gewann mit Heimvorteil der Spanier Alfredo Gomez. Der WM-Führende Billy Bolt wurde Zweiter und konnte damit seine Führung vor Manuel Lettenbichler, der Dritter wurde, von einem auf drei Punkte ausbauen (87 Punkte). Der Bayer (84 Punkte) hat beim letzten Lauf am 29. Oktober aber noch alle Chancen, Bolt den Titel streitig zu machen – und außerdem Heimvorteil beim GetzenRodeo in Drebach.

MISKOWIAK SPEEDWAY-U21-WELTMEISTER

Der Pole Jakub Miskowiak gewann die Speedway-U21-WM mit vier Punkten Vorsprung auf Mads Hansen (DK). Beim dritten und letzten Lauf in Pardubice siegte Miskowiak zum zweiten Mal, vor Hansen und Jan Kvech (CZ). Der ins Feld aufgerückte Norick Blödorn wurde in Tschechien Vierter und Gesamtsiebter, obwohl er nur zwei Rennen gefahren war. Lukas Baumann beendete die WM auf Schlussrang 12.

KRYSTOF KOUBLE ENDURO-EUROPAMEISTER

Am Samstag fiel beim Enduro-EM-Finale in Hellendoorn (NL) die Titelentscheidung: Der Tscheche Krystof Kouble beendete die Saison als neuer Meister, obwohl er mit acht Punkten Rückstand in den Tag gestartet war. Sein größter Konkurrent Enrico Rinaldi (I) kam nicht zurecht. Schnellster Deutscher wurde Junior Florian Görner, der die Junioren-Klasse gewann und erstmals ganz oben auf dem Treppchen stand.

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MXGP

Teutschenthal (D): 3. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad. **1. Lauf:** 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	KTM	18	34.52,361 min = 49,242 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 0,143 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 4,228 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 8,857 s
5.	Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 26,012 s
6.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	18	+ 28,615 s
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 31,322 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 31,952 s
19.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 1.27,986 min
20.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 1.30,625 min

Teutschenthal (D): 3. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	35.04,460 min = 48,959 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 12,463 s
3.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 36,745 s
4.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	18	+ 39,929 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 41,333 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 43,254 s
7.	Brian Bogers (NL)	GasGas	18	+ 58,055 s
24.	Tim Koch (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde
27.	Tom Koch (D)	KTM	11	+ 7 Runden
28.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	10	+ 8 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	415 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	413
3.	Romain Febvre	407
4.	Jorge Prado	384
5.	Antonio Cairoli	353
6.	Jeremy Seewer	309
7.	Pauls Jonass	287
15.	Henry Jacobi	124
20.	Arnaud Tonus	76
27.	Tom Koch	29

1.	KTM	518 Punkte
2.	Honda	424
3.	Kawasaki	412

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / MX2

Teutschenthal (D): 3. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.53,096 min = 49,225 km/h
2.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 1,482 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 2,414 s
4.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 12,041 s
5.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 17,605 s
6.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 19,726 s
7.	Conrad Mewse (GB)	KTM	18	+ 26,843 s
18.	Michael Sandner (A)	KTM	18	+ 1.27,844 min
22.	Marnique Appelt (D)	KTM	18	+ 1.49,986 min
25.	Nico Greutmann (D)	Husqvarna	18	+ 1.57,688 min

Teutschenthal (D): 3. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 22 Grad. **2. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 5,00 s
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 21,443 s
3.	Tom Vialle (F)*	KTM	18	+ 0,00 s
4.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 26,549 s
5.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 29,095 s
6.	Kay de Wolf NL)	Husqvarna	18	+ 41,714 s
7.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	18	+ 44,311 s
11.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.08,118 min
20.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde

*um 2 Plätze zurückversetzt

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renaux	448 Punkte
2.	Jago Geerts	363
3.	Mattia Guadagnini (I)	351
4.	Jed Beaton	324
5.	Tom Vialle	322
6.	Thiebault Benistant (F)	307
7.	René Hofer	303
11.	Simon Längenfelder	198
23.	Lion Florian (D)	29
28.	Michael Sandner	15

1.	Yamaha	491 Punkte
2.	KTM	481
3.	Husqvarna	370

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Spider 2.0, mit H-Gutachten, Sammlerzustand, VB 16.900,– €. Tel. 0152/01580660

Aston Martin



DB9 Volante, 02/2009, 39058 km, Tungsten Silver, Leder Obsidian Black, Kontrastnähte in Light Grey, Vollausst., Hauspreis: 84.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

Bentley



Continental GTC W12 No. 1 by Mulliner, EZ 01/2020, 50 km, 467 kW (635 PS), dragon red II, Leder, Navi, Klima, SHZ, NR-Fzg., 299.900,- € (MwSt. awb.). Verbr.l/100 km: 9,5 außero., 17,5 innero., CO2 284 g/km, Kl. G. Pon Luxury Cars GmbH, Butzweilerstr. 35, 50829 Köln, Tel. 0221 370 50 510, www.bentley.koeln H

BMW



Z1, 1991, 39.700 km!, Scheckheft, H-Kennz., gr. KD neu, Bestzust., 59.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57330

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari

F-Type S Cabrio, Bj. 2013, 385 PS, schw., 12500 km, TÜV neu, nur im Sommer gef., top Zustand, 52.000,- €. Tel. 08039/840

Ford — PREMIUM-INSERAT



Ford Mustang Mach 1

• Bj. **2021** • km **50** • Farbe **Jetgrey** • € **67.990,-** • MwSt. auswb. ✔

WLTP Kraftstoffverbrauch (kombiniert)1: 12,4 l/100 km; CO2-Emissionen: 284 g/km.
Bei HCC-International findest du ständig über 40 junge Mustang ab Lager.
info@hcc-international, Tel. 02241-252250, MUSTANG - ANKAUF - SOFORT

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57306



1971 Mercedes 280 SE 3.5 Cabrio, vollrestauriert von deutschen W111 Spezialisten. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



250 SEB W111, Bj. 11/1966, 30887 km, 110 kW (150 PS), braun havannabraun (408), 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, H-Kennz., Leder, SD, VB 65.000,- €. 58640 Iserlohn, Tel. 0170/7088955

mehr: motor-klassik.de Nr. 57324



2009/14 Mercedes SLS AMG Roadster, wenig km, deutsches Auto ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, cargold.com H

Morgan



Morgan Plus 8, H-Kennzeichen, viele Neuteile, 3,5 V8, 110250 km, Bj. 1976, 47.700,- €. heijue97@gmail.com, Tel. 0171/6859524

www.Rennsportshop.com

Porsche

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen
- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Garagentoröffner HomeLink
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



1963 Porsche 356 SC Cabriolet, erstklassig restauriert! Ausnahmefahrzeug! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



964 C2 Targa, 1991, 133.000 km, 5-Gang, Klima, Airbags, H-Kennz., gr. KD neu, 79.900,- € + 15 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57332

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

SCHARF und SCHNELL :
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Smart

www.berlin-tuning.com H

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Geschäftsverbindungen

BestWater

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 24. Oktober 2021, www.amc-burgau.de

Motorradmarkt

Rennmaschinen



350 ccm Rennmaschine, Bj. 1977, nur 3 Stück hergestellt, E-Teile, VB 8500,- €. Bernd Vogt, Schlossweg 6, 79294 Sölden

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



Völlig losgelöst von der Erde: Adrien Fourmaux segelte am weitesten und am höchsten durch die finnischen Wälder

Auch Verdienste erwähnen!

Zum Aufstieg von McLaren MSa 42/2021

Mit Verwunderung habe ich den Artikel über McLaren in der letzten Ausgabe gelesen. Natürlich war Ron Dennis als Teamchef und Teammitbesitzer keine einfache Person. Aber macht so was nicht diesen Sport aus? Eitel, erfolgsbesessen und machtgierig – alles bekannte Attribute in diesem Sport. Es sollte nicht vergessen werden, welchen Anteil er am Aufstieg von McLaren hatte. Fahrer wie Senna, Häkkinen, Räikkönen oder Hamilton wurden durch ihn gefördert und zu Stars entwickelt. Das Argument, dass sich neben ihm keine Personen entwickeln konnten, kann ich auch nicht bestätigen. Namen wie Newey, Illien oder Haug waren oft medial präsent. Zudem war Dennis einer der Protagonisten, die die Ehe mit Mercedes eingefädelt haben. Im Nachhinein war diese Gemeinschaft ein Erfolg hoch drei. Fazit: Ron Dennis ist nicht frei von Kritik, aber bitte auch seine Verdienste erwähnen!

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Nichts rechtfertigt diese Opfer

Zu Dean Berta Viñales MSa 42/2021

Es ist absolut schrecklich, dass in diesem Jahr mit Hugo Millán (14), Jason Dupasquier (19) und Dean Berta Viñales (15) nun schon drei Nachwuchstalente des Motorradrennsports ihr Leben gelassen haben! Rennabbrüche, Schweigeminuten sowie der abgenutzte Hinweis darauf, dass sie bei dem gestorben seien, was sie am liebsten taten, sind in diesem Sinne inzwischen völlig unzureichende Maßnahmen. Die Heranwachsenden müssen vielmehr – wie auch in Ihrem Blatt schon mehrfach von Imre Paulovits gefordert – durch geeignete technisch-organisatorische Maßnahmen besser und konsequenter geschützt werden, auch vor sich selbst! Nichts rechtfertigt noch länger diese Opfer und menschlichen Tragödien!

Jens Köhler
D-10369 Berlin

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



2. November: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

14. November: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 08. Oktober		
ca. 10.15	Formel 1 Istanbul, 1. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
ca. 13.45	Formel 1 Istanbul, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
Samstag, 09. Oktober		
09.45	Endurance-WM Most, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
ca. 10.45	Formel 1 Istanbul, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
13.00	DTM Norisring, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1***
13.30	Formel 1 Istanbul, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
13.55	Formel 1 Istanbul, Qualifying **LIVE**	SRF 2
15.00	DTM Trophy Norisring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
18.00	IMSA-Sportwagen Virginia, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
Sonntag, 10. Oktober		
12.00	MX2-WM Lacapelle, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
12.30	Formel 1 Istanbul, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
13.00	MXGP-WM Lacapelle, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	DTM Norisring, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1***
13.20	Formel 1 Istanbul, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
14.00	WTCR Most, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	MX2-WM Lacapelle, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	DTM Trophy Norisring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
16.00	MXGP-WM Lacapelle, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	WTCR Most, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
19.30	NASCAR Cup, Charlotte Roval **LIVE**	Sport 1+*
21.15	Porsche GT Magazin	Sport 1
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1

Livestream/Internet

Freitag, 08. Oktober		
12.00	DTM Norisring, FP1 **LIVE**	ran.de
16.00	DTM Norisring, FP2 **LIVE**	ran.de
Samstag, 09. Oktober		
ab 08.15	NLS 9. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	vln.de
09.45	DTM Norisring, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
15.20	TCR Europe Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 10. Oktober		
09.00	GTWC Europe Barcelona, Qualifying **LIVE**	YouTube
09.45	DTM Norisring, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
13.25	TCR Europe Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
14.20	GTWC Europe, 3h Barcelona **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig   ** nur in Österreich   *** auch auf www.ran.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

09.10.	IMSA-Sportwagen, Alton (Virginia)	USA
09.10.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 9. Lauf	D
09./10.10.	DTM, Norisring	D
09./10.10.	NASCAR Xfinity/Cup, Charlotte Roval	USA
09./10.10.	GTWC Europe/TCR Europe, Barcelona	E
09./10.10.	NASCAR Euro Series, Zolder	B
10.10.	Formel 1, Istanbul	TR
10.10.	Rallycross-WM, Spa-Francorchamps	B
10.10.	Tourenwagen/WTCR, Most	CZ
10.10.	Tourenwagen/BTCC, Donington Park	GB

Motorrad

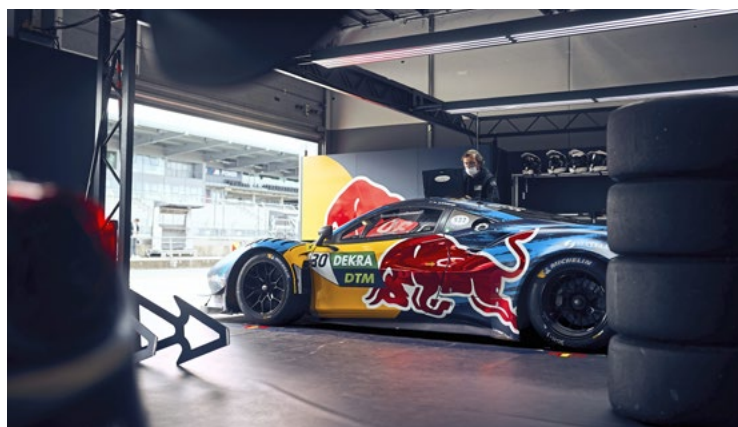
09.10.	Endurance-WM, 6h Most	CZ
09.10.	Flattrack-WM, Boves Cuneo	I
09.10.	Langstrecken-DM, Oschersleben	D
09./10.10.	Enduro-WM, Santiago do Cacém	P
10.10.	Speedway German Masters, Dohren	D
10.10.	Motocross-WM, Lacapelle-Marival	F
10.10.	Speedway Team Cup, Olching	D

Vorschau



WILHELM

Formel 1 – GP Türkei: Hamilton kehrt mit guten Erinnerungen zurück nach Istanbul



WILHELM

DTM Norisring: Das große Stadtkurs-Finale der ersten GT3-Saison


BMW

Nürburgring Langstrecken-Serie: Das letzte Saisonrennen der Eifel-Königsklasse


YART

Endurance-WM: Beim Finale in Most will YART nach dem Ausfall wieder gewinnen